Deutschland € 10,- | Österreich € 11,50 | Schweiz SFr 19,80 | BeLux € 11,60 | Niederlande€ 12,75 | Italien, Spanien, Portugal (cont.) € 12,40

MIBA ANLAGEN 11

Die schönsten Brawa-Dioramen

Modellbahnszenen in perfekter Gestaltung

Eine Reise durch die Epochen



ISBN: 978-3-89610-257-7
Best.-Nr.: 15087327
4 195914 110009 11

MIBA-SPEZIAL

Die Spezialisten



Sie wollen kurze Bummelzüge fahren, aber dennoch nicht auf klingende Namen hochwertiger Reise- und Expresszüge verzichten? Sie wollen intensiven Rangierdienst betreiben, aber gleichzeitig Durchgangs-Güterzüge und Ganzzüge vorbeirauschen lassen? Sie haben nur Raum für die Nachbildung einer eingleisigen Nebenbahn in schöner Landschaft, aber ein wenig Platz für einen Abschnitt Haupt- und Paradestrecke ist auch noch übrig?

Der Themen-Klassiker „Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn“ hat nichts von seiner Faszination eingebüßt. Das neue MIBA-Spezial bietet eine Fülle an Vorschlägen für kleine bis mittlere Anlagen und porträtiert Club- und Privatanlagen mit ihrem vielfältigen Betrieb. Einige klassische Entwürfe von Planungs-Altmeistern wie Pit-Peg und Günter Fromm werden nach heutigen Standards der Anlagenplanung weiterentwickelt, und auch die moderne Bahn kommt nicht zu kurz. Lassen Sie sich inspirieren von klassischen Modellbahn-Konzepten in zeitgemäßer Umsetzung!

104 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 260 Abbildungen

Best.-Nr. 120 87708 • € 10,–

Noch lieferbar:

je Ausgabe € 10,–



MIBA-Spezial 66/2005
Modellbahn-Einstieg
Best.-Nr. 120 86605



MIBA-Spezial 67/2006
Anlagen unter Dach und Fach
Best.-Nr. 120 86706



MIBA-Spezial 68/2006
Stadt-Bahn
Best.-Nr. 120 86806



MIBA-Spezial 69/2006
Bahnbetriebswerke
Best.-Nr. 120 86906



MIBA-Spezial 70/2006
Anlagen mit Konzept
Best.-Nr. 120 87006



MIBA-Spezial 71/2007
Modellbahn: So läufts rund
Best.-Nr. 120 87107



MIBA-Spezial 72/2007
Bahn-Knoten in Vorbild und Modell
Best.-Nr. 120 87207



MIBA-Spezial 73/2007
Besser planen, schöner wohnen
Best.-Nr. 120 87307



MIBA-Spezial 74/07
Eingleisige Hauptbahnen
Best.-Nr. 120 87407



MIBA-Spezial 75/08
Anschließer und Werksbahnen
Best.-Nr. 120 87508



MIBA-Spezial 76/08
Bahn, Betrieb und viel Bewegung
Best.-Nr. 120 87608

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 0, Fax 0 81 41/5 34 81 33, E-Mail bestellung@miba.de



Inhalt



Auferstanden aus Ruinen ...

Die schönsten Brawa-Dioramen im Zyklus der Epochen

Das Gründungsjahr der Firma Artur Braun, Waiblingen, welche als bekannter Modellbahnhersteller Brawa zur Messe 2008 das 60-jährige Bestehen feierte, ist 1948. Zum 50. Jubiläum wurde daher 1998 dieses Diorama geschaffen, das wir an den Anfang unseres Rundganges stellen möchten.

1948 – Deutschland lag nach einem Bombardement ohne Beispiel weitgehend in Trümmern. Manche Städte waren zu 90 Prozent zerstört; was die Sprengbomben nicht geschafft hatten, wurde nur wenig später vom Feuersturm endgültig vernichtet.

Nach dem verlorenen Krieg regierten die Besatzungsmächte. Zumindest die Westalliierten bemühten sich nach Kräften um einen wirtschaftlichen Aufschwung, verbunden mit einer Demokratisierung der Bevölkerung. Care-Pakete und die 1948 beginnende Luftbrücke nach Berlin linderten nicht nur die schlimmsten Mängel der Ernährung, sondern wandelten auch das anfangs gespannte Verhältnis von Besatzern und Besetzten zueinander.

Die Eisenbahn kam nur mühsam wieder in Fahrt. In den Bahnhöfen und auf den Strecken waren die Bombentrichter schnell wieder aufgefüllt, aber die von den deutschen Truppen beim Rückzug gesprengten Brücken brauchten lange bis zu ihrer Wiedererrichtung. Zunächst als Behelfsbrücken er-



1948 spielt dieses aufwendig gestaltete Diorama mit Ruinen und Besatzungsmacht. Es nimmt damit direkten Bezug auf das Gründungsjahr von Brawa.

richtet, erlaubten sie nur eingeschränktes Tempo. Doch wer die Bahn in jenen Tagen benutzte, hatte es nicht eilig, sondern war froh, überhaupt ein Transportmittel – vielfach für Hamsterfahrten auf das Land – benutzen zu können.

Trotz aller Entbehrungen bei Ernährung, Wohnen und Heizen gab es aber doch eine Nachfrage nach Spielzeug. Kleine Betriebe – oft nur mit provisorischen Werkstätten ausgestattet – fertigten wie vor dem Krieg Blechspielzeug, darunter auch Eisenbahnen, die sie aber nicht selbst an den Mann bringen konnten. Artur Braun gründete daher einen Vertrieb für elektrische Spielzeug-Eisenbahnen und legte so den Grundstein für das Unternehmen.

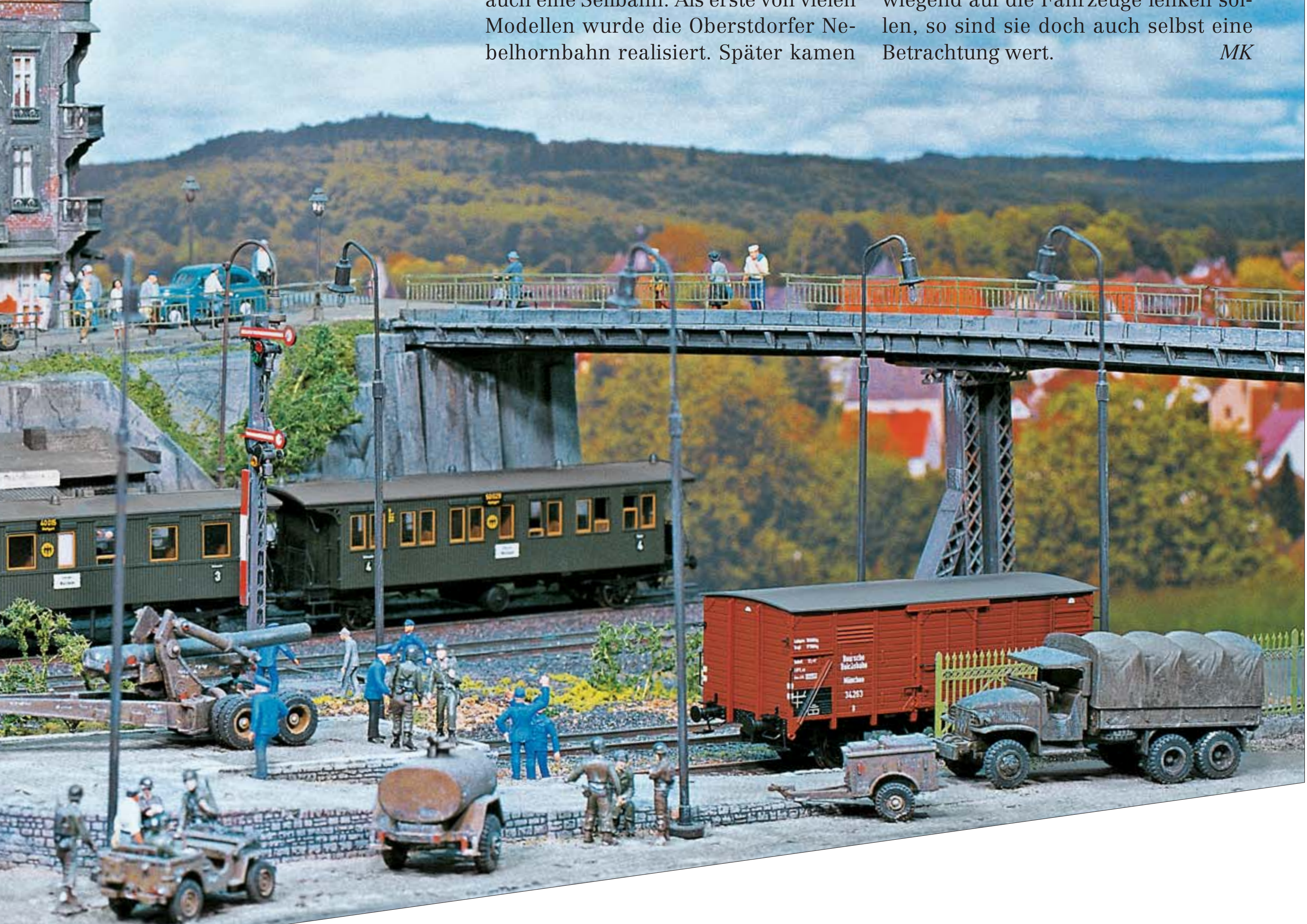
Schon 1950 übernahm Artur Braun das Alleinverkaufsrecht für die Firma Europa Technische Spielwaren. Der „Europa Elektrozug“ für die Spurweite H0, welcher in Zusammenarbeit mit dem Konstrukteur Ing. Gunter Eheim entstand, war ein erster Verkaufserfolg, der die Firma in einem größeren Kundenkreis bekannt machte. Sogar bis ins Jahr 2000 wurde der damals entwickelte Trolley-Bus gefertigt – in der heutigen schnelllebigen Zeit ein kaum noch vorstellbarer Dauererfolg!

1952 war das Programm so weit mit Bäumen, Verkehrszeichen, Geländestücken und Schienen ausgebaut, dass Brawa zum ersten Mal sein Sortiment auf der Spielwarenmesse Nürnberg präsentierte. Die damals ebenfalls noch im Programm befindlichen Puppen, Teddys, Steinbaukästen und ein Kettenkarussell sind zwar heute nicht mehr im Brawa-Katalog zu finden, aber als Zubehörhersteller war der Waiblinger Anbieter fortan ein stehender Begriff für Modellbahner.

Zu diesem Zubehör zählte ab 1955 auch eine Seilbahn. Als erste von vielen Modellen wurde die Oberstdorfer Nebelhornbahn realisiert. Später kamen noch ein Skilift, eine Materialbahn und die berühmte Schauinslandbahn aus dem Schwarzwald hinzu.

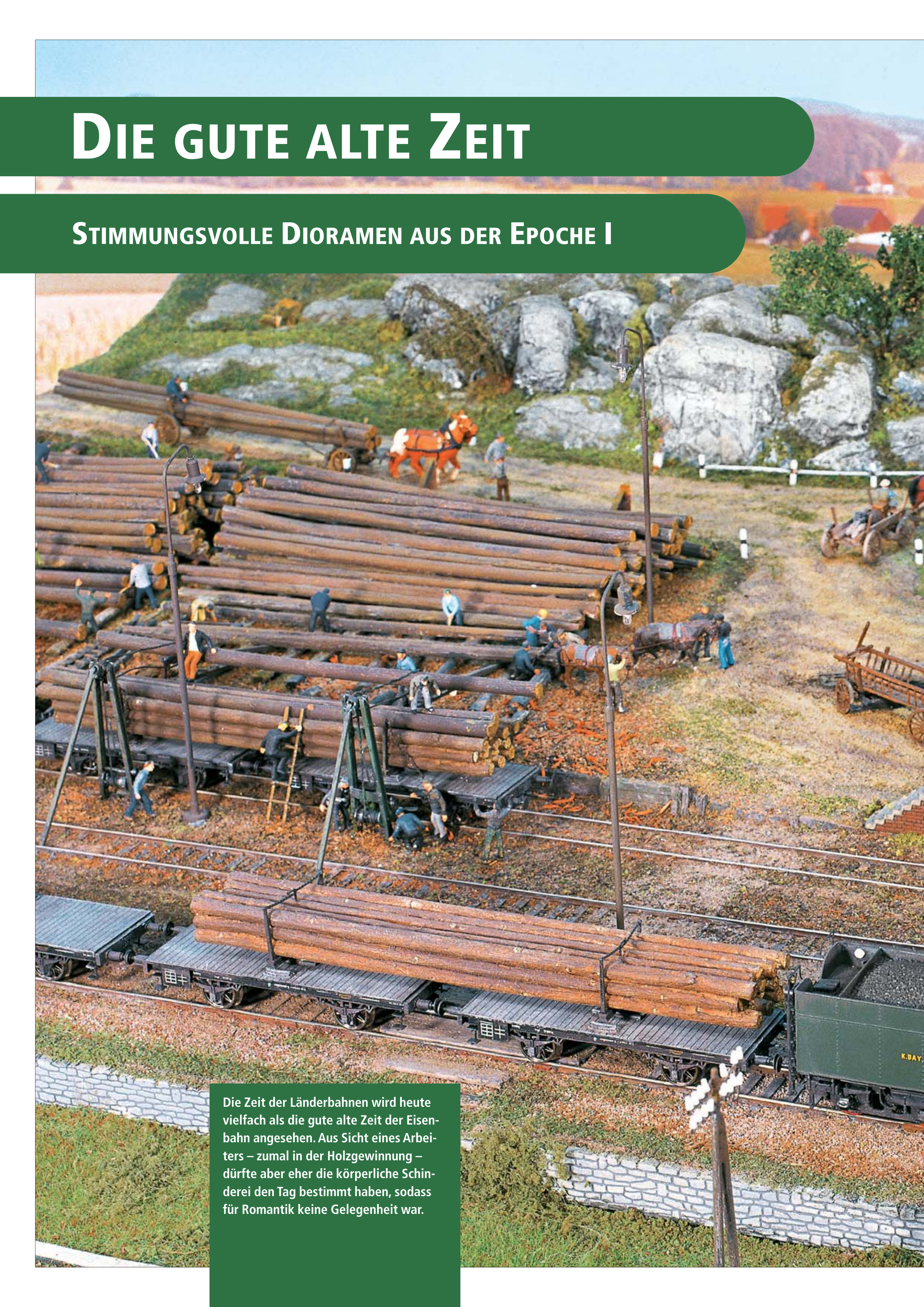
1963 wurde aus Artur Braun in Waiblingen die Firma Brawa, deren prägnantes Firmenzeichen fortan auf vielen Packungen von Leuchten, Signalen und Kabeln prangte. Letztere werden seit 1972 in der familieneigenen Firma Braunkabel produziert, die heute neben Modellbahnlitze ein breites Spektrum an Kabeln, z.B. für die Hifi-Industrie, fertigt. Ende der 70er-Jahre erfolgt nach und nach der Umzug in neue Gebäude in Remshalden.

1985 löste die exakt in 1:87 gefertigte Köf ihren etwas pummeligen Vorgänger ab und begründete eine neue Produktlinie von maßstäblichen Modellen in H0 und später auch in N. Zur optimalen Präsentation dieser Modelle, die inzwischen eine feste Größe im Angebot der Modellbahnindustrie darstellen, werden seitdem Dioramen erstellt, die das passende Umfeld für die jeweilige Neuheit bilden. Doch auch wenn diese Schaustücke das Augenmerk vorwiegend auf die Fahrzeuge lenken sollen, so sind sie doch auch selbst eine Betrachtung wert. *MK*

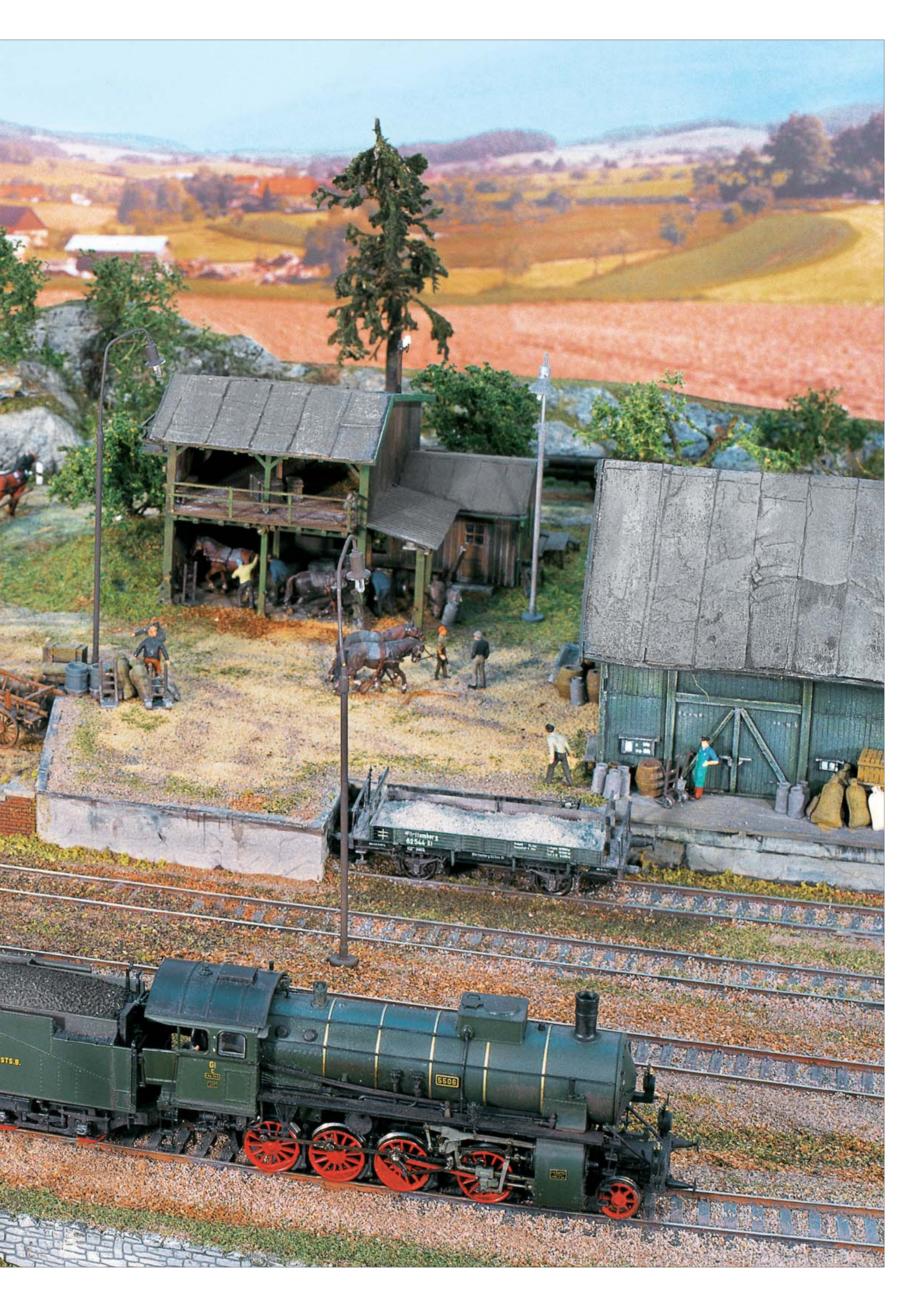


Die gute alte Zeit

Stimmungsvolle Dioramen aus der Epoche I



Die Zeit der Länderbahnen wird heute vielfach als die gute alte Zeit der Eisenbahn angesehen. Aus Sicht eines Arbeiters – zumal in der Holzgewinnung – dürfte aber eher die körperliche Schinderei den Tag bestimmt haben, sodass für Romantik keine Gelegenheit war.


Württemberg
62544 Xl
5506

Die Epoche I umfasst die wohl längste Zeitspanne in der Aufteilung der Eisenbahnzeiträume, nämlich die Jahre ab 1835 (erste Dampfeisenbahnen Nürnberg–Fürth) bis 1920. Diese ungefähr 80 Jahre werden üblicherweise, auch wenn die allerersten Bahngesellschaften noch privat organisiert waren, als Länderbahnzeit bezeichnet. Die großen der rund 40 souveränen deutschen Länder hatten ihre eigene staatliche Eisenbahn, so etwa die Königlich Bayerische Staatsbahn, die Preußischen Staatseisenbahnen oder die Königlich Württembergische Staatsbahn.

Die Relikte aus der alten Kleinstaaterei hielten auch bei den Bahngesellschaften lange vor: jede Bahngesellschaft verwendete ihre eigenen Hausfarben, Anschriften und Hoheitszeichen. Dabei hatten Personenwagen entsprechend ihrer Wagenklassen teilweise verschiedene Farbanstriche, was den Zugbildern ein recht buntes und abwechslungsreiches Erscheinungsbild gab. Auch in der Signalisierung hatten die Bahngesellschaften unterschiedliche Formen und Farben.



Dampfloks unterschiedlicher Entwicklungsphasen bestimmten damals das Bild. In den Ländern baute jede Maschinenfabrik für sich, was zu einem abwechslungsreichen Mix an Maschinen führte. Erst gegen Ende dieser Epoche kamen die ersten Elektroloks auf, die jedoch eher als Prototypen anzusehen sind.

Die Abkapselung der Kleinstaaten fand erst um die Jahrhundertwende des vorigen Jahrhunderts ein erstes Ende, als man die einzelnen Schienennetze miteinander verband und in der Folgezeit auch bestrebt war, eine Vereinheitlichung zwischen den Länderbahnen zu erreichen.

Der Autoverkehr spielte anfangs noch keine Rolle, die Hauptlast wurde von Fuhrwerken und Kutschen abgewickelt. Der Siegeszug des Automobils fand erst mit Beginn des neuen Jahrhunderts statt. Auch die Energieversorgung steckte noch in den Kinderschuhen: Elektrizität war recht selten, Petroleum- oder auch Gaslaternen bestimmten das Straßenbild.



Oben: In den waldreichen Gegenden des Bayerischen Waldes erfolgte der Abtransport des vor Ort geschlagenen Holzes über einen großen Holzumschlagplatz. Zum Bahntransport wurden die Drehschemelwagen der Bauart HRZ verwendet. Hier rangiert die bayerische G 4/5 H die vollbeladenen Wagen in das Bereitstellungsgleis.

Oben rechts: Aus den nahen Waldeinschlagsgebieten kommen die geschlagenen Baumstämme auf Pferdefuhrwerken an den Umschlagplatz. Dabei erfolgt der Transport keinesfalls auf Straßen, sondern auf allenfalls gut befestigten Wegen.



Die für den Holzumschlag notwendigen „Rücke"pferde sind zur Pflege und zum An- und Abschirren in einer offenen Remise (Modell von Kibri) untergebracht. Der handelsübliche Bausatz wurde durch Verkürzen leicht modifiziert.









Oben links: Sogenannte Rückepferde mit Eisengeschirren rückten auf dem Ladestoß die Baumstämme in die richtige Lage.

Darunter: Der Ladestoß ist von Stämmen in Querrichtung (zum Holzstoß und zum Gleis) unterfangen. Sie dienen so als Rutschhilfe der auf dem Holzstoß ruhenden Stämme. Die Ladearbeiter bedienen sich dabei großer eisenbeschlagener Stangen mit gekrümmter Stahlspitze, sogenannte Sapien (bayerisch auch Griesbeil genannt).

Links: Über gesonderte Ladebäume und Spindeln wurden die Stämme per Muskelkraft und über schräggelagerte Stämme – als Rutschen – auf die Drehschemel der Langholzwagen gezogen.


Auf dem großen Stammlager werden von hinten her die Stämme aufgeschichtet und mit Packhaken und Sapien nach vorne befördert. Über schräggelagerte Kanthölzer zogen die Arbeiter mithilfe spezieller Ladebäume die Stämme (gleichmäßig) über diese schiefe Ebene auf den Wagen.

Die Kleidung der Menschen war um einiges verspielter, als man das heute kennt. Seltsame Hüte oder Hauben wurden getragen, bei den Frauen fand man an den langen Kleidern viel Spitze. Die Gehröcke der Männer waren oft dreiviertellang, oder vorne kurz (Taille,) hinten lang. Die einfachen Leute trugen grobschlächtigere Kleidung in einfacher Farbgebung und grober Strukturierung.

Der Eisenbahnverkehr begann die Transportprobleme zu lösen. Leistungsfähige Maschinen konnten mehr Güter auf einmal befördern und durch den Ausbau des Streckennetzes schrumpften auch die Entfernungen.

Ein gutes Beispiel sind Erze, Kohle und auch Holz. Während man lange Jahre für solche Massengüter höchstens den Flusstransport kannte und das Holz aus den waldreichen Mittelgebirgen nur mit großen Flößen zu den Endabnehmern beförderte, änderte sich das bald durch ein engmaschiges Netz von Schienensträngen. Hauptabnehmer von Holz waren z.B. Norddeutschland, wo schon früh ganze (Hafen-) Städte auf Pfählen gegründet wurden und das Holz für den Schiffsbau unabdingbar war.

So war auch für Bayern Holz schon immer eine wichtige Handelsware. Beim Abtransport kannte man über viele Jahrhunderte im Wesentlichen nur die Flößerei. Die Flüsse engten aber den Absatzraum stark ein, denn ein Transport kam nur flussabwärts infrage, was gerade für Bayern den norddeutschen Absatzraum nahezu ausschloss. Das änderte sich mit den ersten Eisenbahnlinien, weil jetzt das Holz auch über Höhenlinien und in alle Richtungen einfach und schnell transportiert werden konnte.

Zum Transport ganzer Stämme verwendete man paarweise Langholzwagen, sogenannte Drehschemelwagen, deren Kuppelabstand der Länge der transportierten Stämme gut angepasst werden konnte. Die Holzstämme ruhten auf einem U-förmigen, unten gezackten Gestell, das drehbar in den Wagenboden eingelassen war. Die Stämme wurden seitlich durch zwei feste Rungen und oben mit einer verzurrten Kette gehalten. Oft sicherte eine weitere

Kette dazwischen die Ladung oder Ketten umspannten zusätzlich die Stämme.

Dem großen Waldbestand entsprechend hatte die Königlich Bayerische Staatseisenbahn eine große Anzahl von Langholzwagen der Gattung HRZ in ihrem Bestand. Die Umschlagplätze mussten entweder am Streckennetz oder in gut erreichbaren, ebenen Gebieten liegen, aus denen sich der (vollspurige) Abtransport leicht bewerkstelligen ließ. Die Einschlaggebiete konnten nicht immer in unmittelbarer Nähe liegen. Entweder brachten schmalspurige Waldbahnen die Stämme zu den Umschlagplätzen oder man musste sich für den Zwischentransport wieder der unersetzlichen Pferdefuhrwerke bedienen.

Im Übrigen waren Pferde zu jener Zeit fast ebenso unabdingbar wie die aufkommende Eisenbahn. Schon beim Holzeinschlag im Wald verrichteten sogenannte Rückepferde ihren wichtigen Dienst, indem sie die Stämme weiterbeförderten. Auch an der Verladestelle wurde ein Teil dieser Arbeit von den „kaltblütigen“ Rössern verrichtet. Ansonsten war noch immer viel Muskelkraft gefragt. Maschinen, wie wir sie heute kennen, gab es kaum, allenfalls mechanische Hilfseinrichtungen wie Ladebäume oder Seilwinden.

In unserem Diorama liefern Forstbetriebe die Fichtenstämme mit Fuhrwerken an. Das Langholz kommt auf einen Ladestoß und wird dort zunächst mit Muskelkraft und entsprechenden Stemm- und Zugwerkzeugen Richtung Gleis bewegt. In Längsrichtung liegende Holzstämme erleichtern dabei das Abrollen.



Oben: Aus der anderen Perspektive wird der Arbeitsfortgang noch einmal deutlich, vor allem weil auch zwei unterschiedliche Beladungsstadien dargestellt sind.

Mit gemeinsamer Muskelkraft mussten die Arbeiter die Spindeln aufkurbeln und so den mit Ketten eingespannten Stamm zentimeterweise Richtung Drehschemel bewegen.



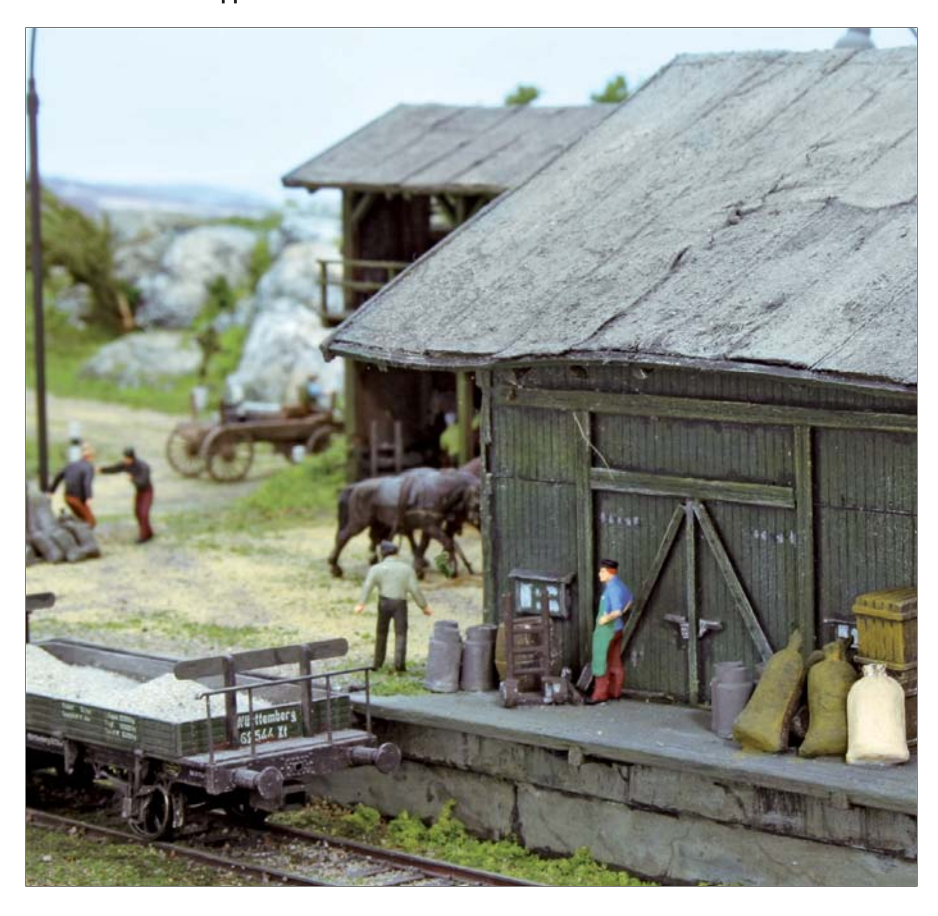
Ein fertig beladener Wagen mit gesicherter und verzurrter Ladung wird vom Ladegleis abgezogen. Die große G 4/5 H ist mit diesen Rangierarbeiten eigentlich unterfordert, aber offensichtlich steht grad keine passende Lok zur Verfügung. Da muss eben die Streckenlok ran …

Unten: Am Güterschuppen stehen allerlei Waren – Werkzeuge, Ersatzteile und Futtersäcke – bereit. Das verkrümmte Dach mit der einfachen Teerpappeeindeckung suggeriert kunstvoll ein hohes Alter des Schuppens.

Zum Aufladen auf die Drehschemelwagen wurde eine der Rungen abgeklappt und mit Holzbalken ein schiefe Ebene errichtet, über die man die nunmehr an Ketten gelegten Stämme mittels Winden, Ladebäumen und Spindeln Stück für Stück nach oben bewegte. Trotz dieser mechanischen Hilfen war die Arbeit sicherlich nicht für zarte Personen geeignet: Wo heute ein kleines Dieselaggregat schnurren und eine Hydraulik diese Arbeit verrichten würde, musste in der damaligen Zeit viel Muskelkraft die Kurbelarbeit verrichten und die Ketten im relativen Gleichklang immer mehr anspannen und aufwickeln.

Erst wenn ein Wagen vollbeladen und seine Ladung gesichert war, konnte er aus dem Ladebereich wegrangiert und durch einen leeren ersetzt werden. Vom Bereitstellungsgleis wurden dann die Holzwagen zunächst in einer Art Ganzzug zum nächstgrößeren Rangierbahnhof überführt und dort in die einzelnen Güterzüge mit ihren jeweiligen Fernzielen eingestellt.

Holztransporte waren schon immer ein beliebtes Thema auf Modellbahnanlagen. Ob wie hier in der Epoche I, in der allseits beliebten Epoche III oder auch in der Neuzeit, nachdem die Stürme „Lothar“ und „Kyrill“ ihren Tribut in den deutschen Wäldern forderten und erhöhten Holztransport auf der Bahn notwendig machten. *HM*



Zur Länderbahnzeit mit ihren festgefügten Gewohnheiten war manches einfach nicht denkbar. Zum Beispiel konnte eine württembergische Lokomotive nicht gut vor einem bayerischen Signal zum Stehen kommen, noch dazu in einem Bahnhof, dessen Empfangsgebäude eher preußisch aussah. Das war ganz und gar unmöglich! Außer … ja, außer es handelte sich um eine grenzüberschreitende Strecke, denn irgendwie mussten die Züge ja in den nächsten Bahnhof gelangen. Auch wenn der zufällig auf dem Territorium der Nachbarverwaltung lag.

Auf unserem Diorama ist so ein Bahnhof dargestellt. Im Prinzip, versteht sich, denn ein Ort namens „Brauntal“ findet sich auf keiner Landkarte. Trotzdem könnte man sich die Situation so oder ganz ähnlich vorstellen.

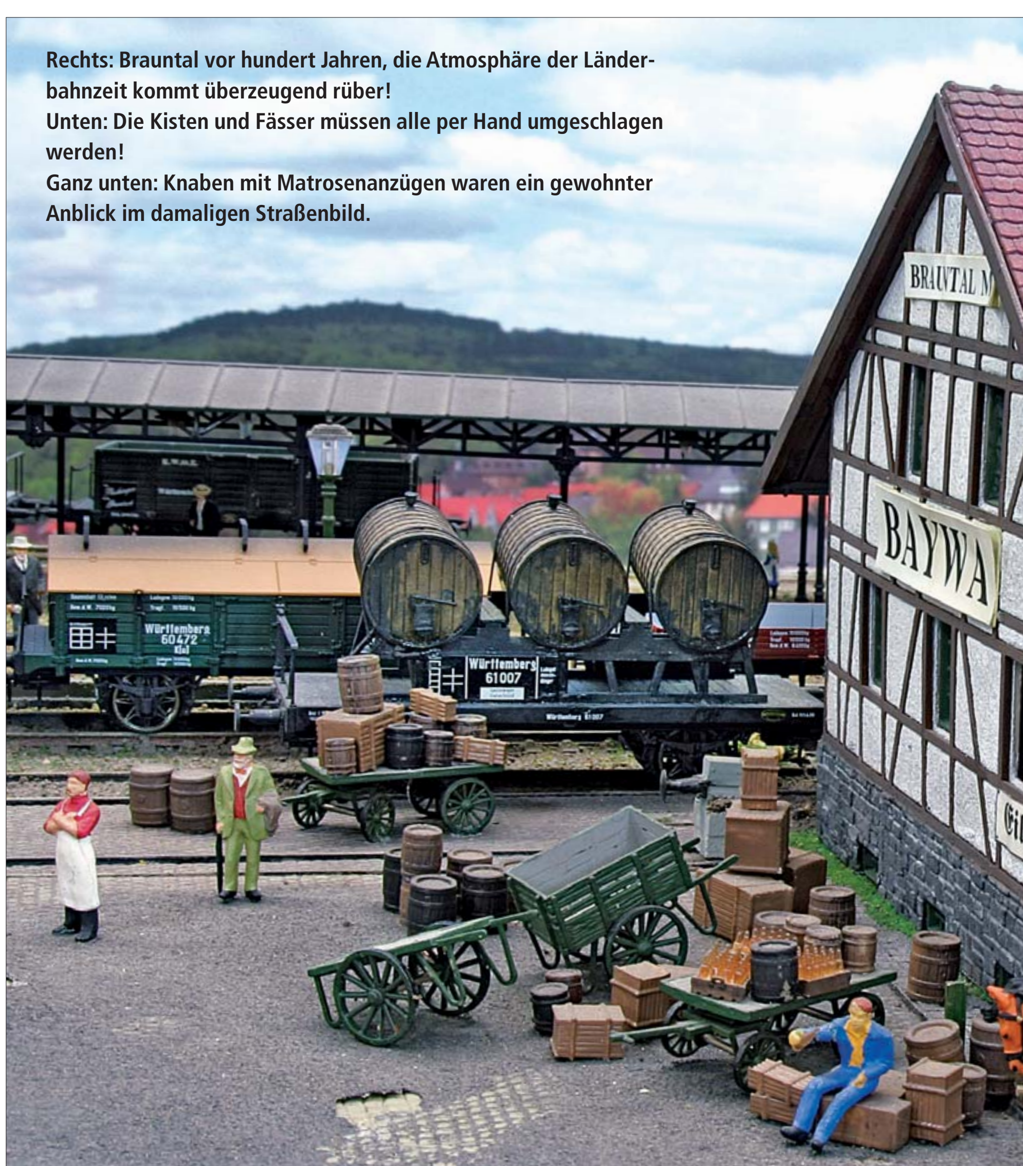
Der Bahnhof ist zunächst einmal eindeutig ein Bahnhof der Königlich Bayerischen Staats-Bahn. Das Hauptsignal mit eckig auslaufendem Flügel, die weiß-blau gestreifte Schranke und nicht zuletzt das Baywa-Lagerhaus weisen darauf hin. Lok und Wagen kommen aus Württemberg, von der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahn. Die kleine Tenderlok, eine württembergische T 3, wurde um 1900 herum für Verschiebeaufgaben und für den Dienst auf Nebenstrecken gebaut.



Wo könnte nun eine ähnliche Situation im damaligen Streckennetz zu finden gewesen sein? Denken wir zunächst an Mergentheim, das heutige Bad Mergentheim. Dort trafen sich die KWStE und die Großherzoglich Badische Staatsbahn, der Bahnhof hatte zwei Lokschuppen, denn die Züge wurden dort umgespannt. Mergentheim liegt allerdings an einer Hauptstrecke, der Bahnhof ist deutlich größer. Aber nicht weit davon entfernt, in Weikersheim, zweigt von derselben Strecke im Taubertal, an der auch Bad Mergentheim liegt, eine Nebenbahn in Richtung Ochsenfurt ab. Und da kommen wir der Sache schon näher!

Die besagte Nebenbahn querte kurz hinter Weikersheim die württember-





Rechts: Brauntal vor hundert Jahren, die Atmosphäre der Länderbahnzeit kommt überzeugend rüber!
Unten: Die Kisten und Fässer müssen alle per Hand umgeschlagen werden!
Ganz unten: Knaben mit Matrosenanzügen waren ein gewohnter Anblick im damaligen Straßenbild.



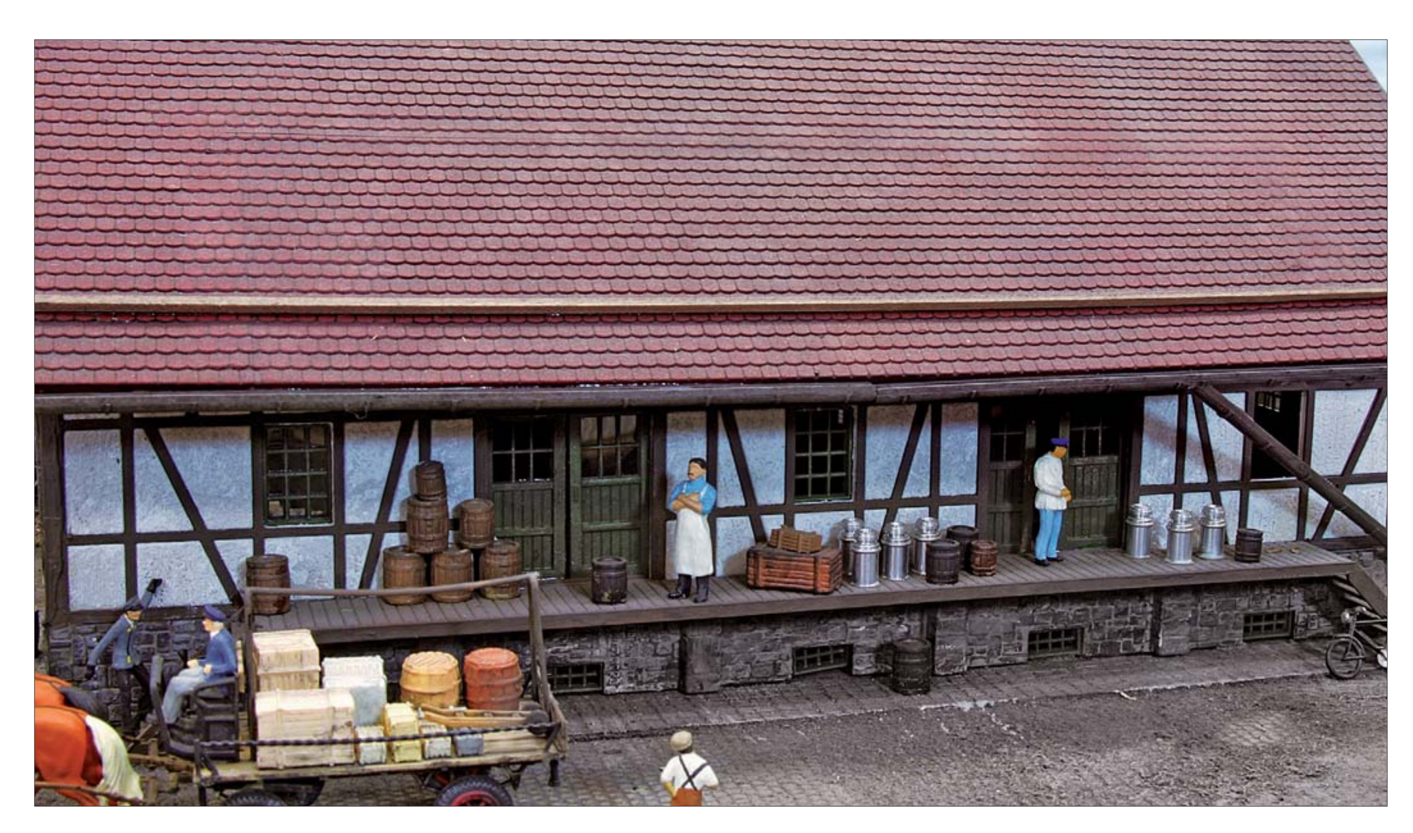
Typisches Merkmal der Epoche I sind z.B. die Bahnsteiglampen und der Kandelaber mit verschnörkeltem Ausleger.
Rechts: Wichtiges Verkehrsmittel: das Fahrrad
Unten: Interessantes Güterwagenmodell eines Kohlensäure-Transportwagens aus dem Brawa-Programm





gisch-bayerische Landesgrenze und verlief den größten Teil der Strecke auf dem Gebiet der K.Bay.Sts.B. Nicht ganz auf halbem Wege, in Bieberehren, zweigte von dieser Nebenstrecke noch einmal eine kurze Stichbahn ab. Sie führte sozusagen wieder zurück in württembergische Lande, nach Creglingen. Der Betriebsablauf zu Länderbahnzeiten gestaltete sich nun etwa so: Die bayerischen Züge fuhren zwischen Ochsenfurt und Röttingen, kurz vor Weikersheim, die württembergischen Züge verkehrten zwischen Weikersheim und Creglingen. Ein Stück weit überschnitten sich die Laufwege. Und eine der Stationen der sogenannten Gaubahn könnte hier Pate gestanden haben – freilich mit erfundenem Ortsnamen. So viel zur Plausibilität des Dioramas.

Nun hängt die Glaubwürdigkeit einer Modellbahndarstellung keineswegs nur an geografischen Gegebenheiten. Das Diorama „Brauntal“ überzeugt vor allem durch seine einfühlsame Gestaltung. Man achte beispielsweise einmal auf die verschiedenen Handkarren am Baywa-Lagerhaus! Das waren genau die Transportmittel, auf die das mit der Eisenbahn herangeschaffte Gut zu einem beträchtlichen Teil umgeschlagen werden musste. Der andere Teil wurde mit der Speditionsrolle abgefahren. Moderne Automobile sind keine zu sehen, obwohl es vereinzelt schon welche gegeben haben mag. Doch in der Umge-



bung eines Bahnhofs dieser Größe spielten Automobile vor hundert Jahren einfach noch keine Rolle.

Auch das Ladegut sagt etwas über das zeitliche Umfeld aus: Bezeichnend sind hier die vielen Holzfässer, die zu einer späteren Zeit wohl kaum mehr anzutreffen wären. Ein kleiner Kritikpunkt sei erlaubt: Ob ausgerechnet ein Fäkalienwagen direkt auf dem Rampengleis einer landwirtschaftlichen Lagereigenossenschaft abgestellt worden wäre, wagen wir zu bezweifeln. Empfindliche Nasen gab es auch schon zu Kaisers Zeiten! *jw*



Hochbetrieb an der Rampe des Lagerhauses

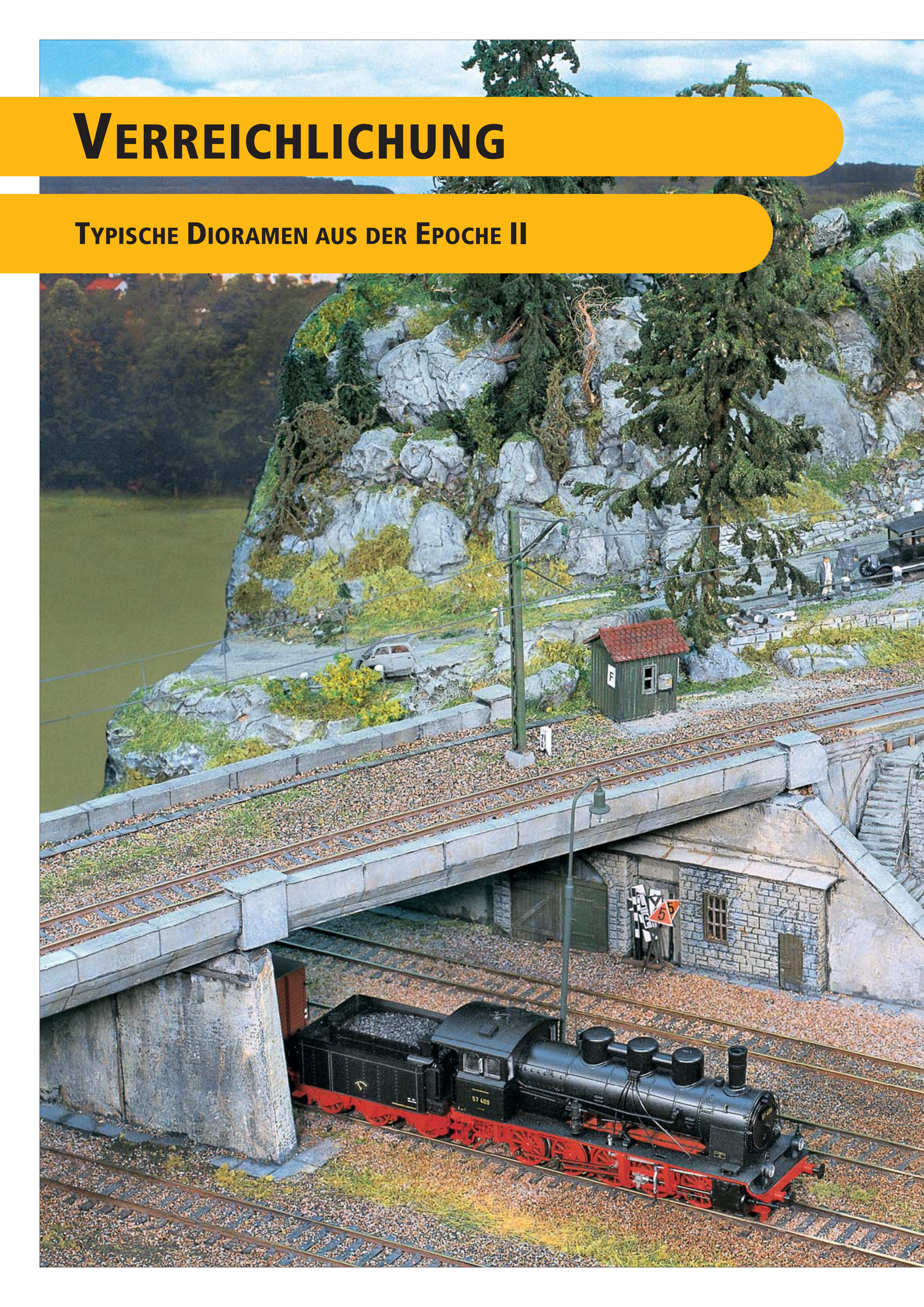
Links: Die „Speditionsrolle“, ein Flachwagen mit Gummibereifung mit zwei Pferden, sorgte für Zustellung der Güter.

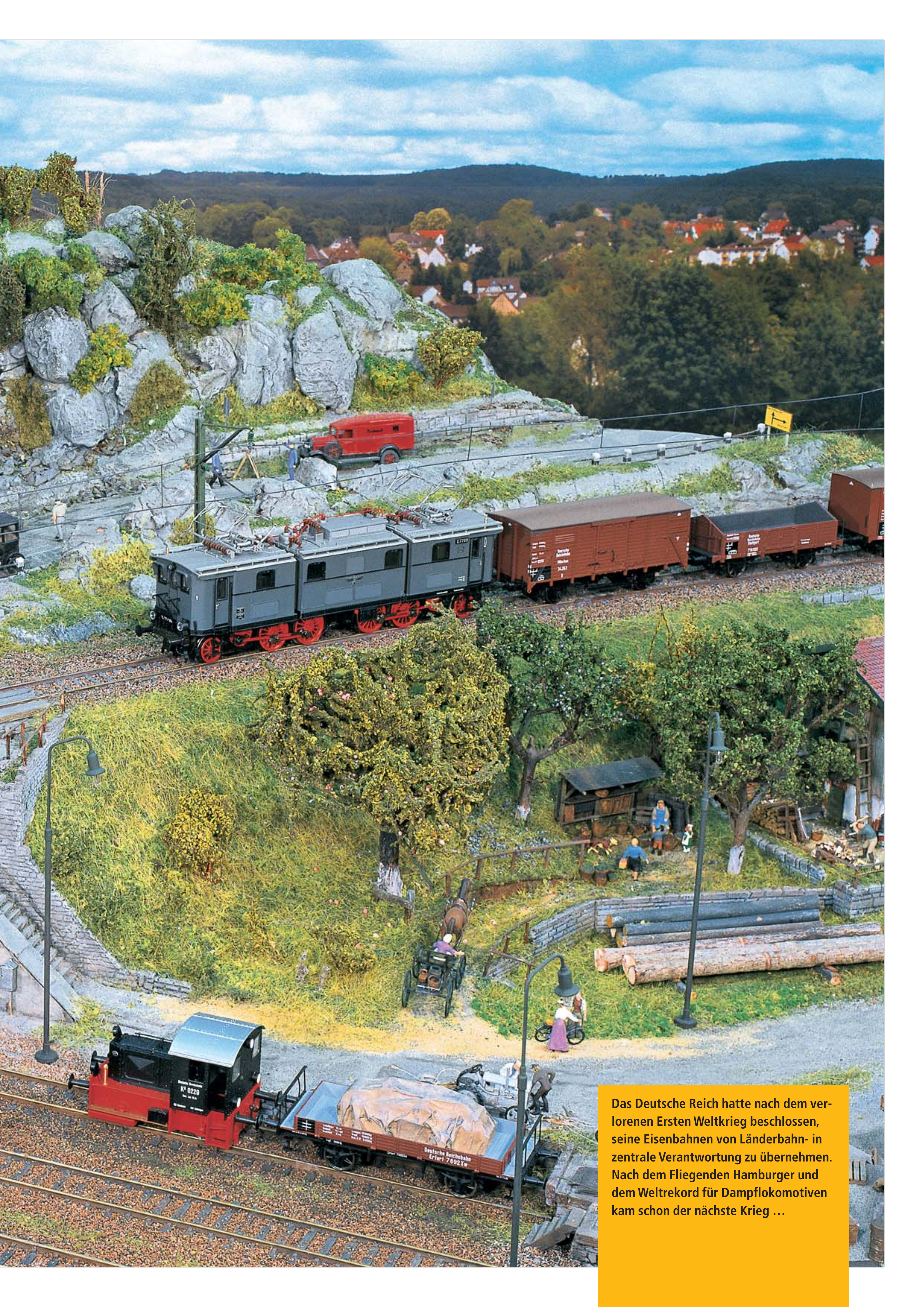
Unten: Der Fäkalienwagen steht hier hoffentlich nicht zu lange!



Verreichlichung

Typische Dioramen aus der Epoche II





Das Deutsche Reich hatte nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg beschlossen, seine Eisenbahnen von Länderbahn- in zentrale Verantwortung zu übernehmen. Nach dem Fliegenden Hamburger und dem Weltrekord für Dampflokomotiven kam schon der nächste Krieg …

Reichsbahn pur!



Die E 95 mit ihrem markanten Vorbau zieht einen Güterzug aus vorwiegend gedeckten Wagen über die Steigung.

Rechts: Legendäre, z.T. noch aus der Länderbahnzeit stammende Lokomotivbaureihen, wie die E 77 oder die 57.4 erleben bei der Reichsbahn eine späte Blüte.

Von vielen Modellbahnern wird die Epoche II, die die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) bzw. die Deutsche Reichsbahn (DRB) umfasst, als die „reinste“ Eisenbahn-Epoche angesehen, da hier angeblich die typischste Bahnatmosphäre herrschte. Viele der vertrauten Dampflokbaureihen konnte man da noch antreffen, teilweise noch alte Länderbahnbauarten, teilweise aber auch schon die in den Zwanzigerjahren entwickelten Einheitsbauarten. Die Artenvielfalt der Dampfrösser war zu keinem Zeitpunkt größer und von einem Niedergang der Eisenbahn war nichts zu spüren!

Das Argument der Epoche-III-Anhänger, dass die Blütezeit der Bahn wohl eher in der Epoche III liegen müsse, weil erst hier der Dampflokbau zur absoluten Reife entwickelt worden war und zudem die neuentwickelten Diesellokomotiven der Bundesbahn die Attraktivität des Erscheinungsbildes des großen Vorbildes noch enorm gesteigert haben, wird hier ins Feld geführt. Was bei Preußens schon begonnen hatte, wurde bei der Reichsbahn fortgeführt, nämlich einheitliche Farben für Wagen: Grün für Personenwagen, Braun für Güterwagen, Dampfloks waren einheitlich schwarz.

Von den Nachwirkungen des Krieges und der beginnenden Amerikanisierung war zudem in den Zwanziger- und Dreißigerjahren des vorigen Jahrhunderts natürlich noch nichts zu spüren.

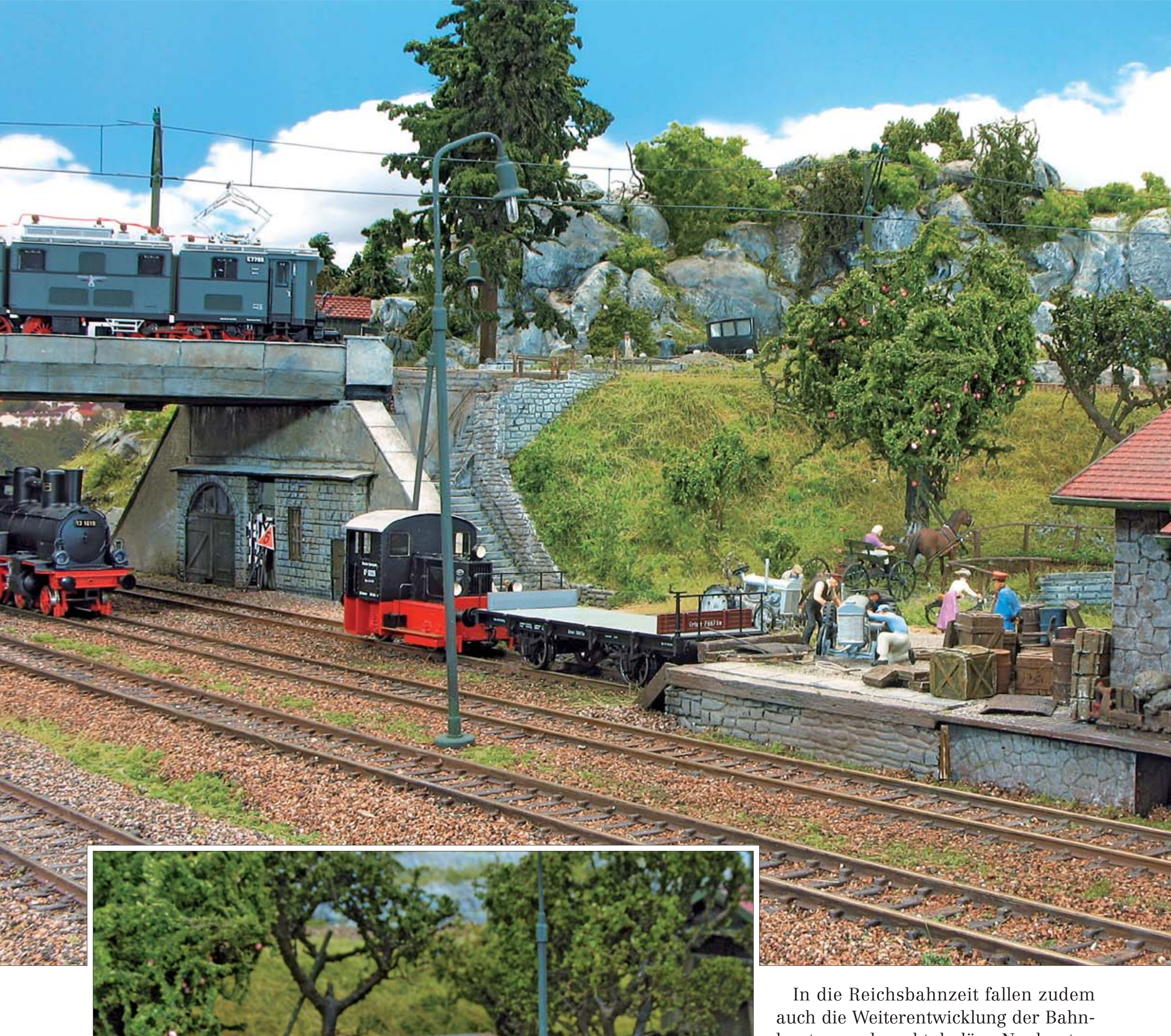


Eine gewisse Beschaulichkeit spiegelte das Leben und erst recht das Bahnleben wider. Vielleicht spielt im Nachhinein ja auch eine gewisse Verklärung der Verhältnisse eine Rolle.

Dass in der Epoche II die Weltwirtschaftskrise, eine nie gekannte Welle von Arbeitslosigkeit und der Beginn des Nationalsozialismus lagen, wird offenbar von vielen bei der so beliebten „Heile-Welt-Betrachtung“ bewusst oder unbewusst übersehen.

Gleichwohl reizen den Epoche-II-Fan natürlich die große Dampflokvielfalt, bombastische Schnellfahrlokomotiven mit erstmals montierten Stromlinienverkleidungen und die Fortentwicklung der Elektrolokomotiven. Letzteren geht das uniform wirkende Kastendesign der heutigen Elloks ab, geteilte Gehäuse, wuchtige Stangenantriebe und fast verschnörkelt wirkende Aufbauten können eine Vorliebe für diese Zeit schon begründen.

Die bei den Dampflokomotiven herrschende Artenvielfalt kann den Lokliebhaber wohl auch deshalb umso mehr begeistern, als die Lokomotiven in der Regel fest zugeteilte Personale hatten, die ihrerseits um das Erscheinungsbild „ihrer“ Maschinen und auch um eine disziplinierte Außenwirkung durch Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sehr bemüht waren.



In die Reichsbahnzeit fallen zudem auch die Weiterentwicklung der Bahnbauten und spektakuläre Neubauten wie der Rügendamm, der Hindenburgdamm oder die Hubbrücke von Karnin. Bemerkenswert ist die Erweiterung der bereits in der Länderbahnära geschaffenen elektrifizierten Streckennetze, wobei die Verbindung des süddeutschen mit dem mitteldeutschen Netz besonders ambitioniert erschien.

Personenverkehr wurde weitestgehend mit der Bahn abgewickelt, weil dies für die Bevölkerung am erschwinglichsten war. So gab es noch lange Zeit eine 4. Wagenklasse, die erst 1928 von der DRG wieder abgeschafft wurde. Diese „Holzklasse einfach" wies eine spärliche Inneneinrichtung auf.

Die Bahn war seinerzeit Massentransportmittel für breite Bevölkerungsschichten. Den Begriff „Urlaub" kannten die wenigsten. Man fuhr allerhöchstens in die „Sommerfrische" oder machte mit der Bahn einen Sonntags-





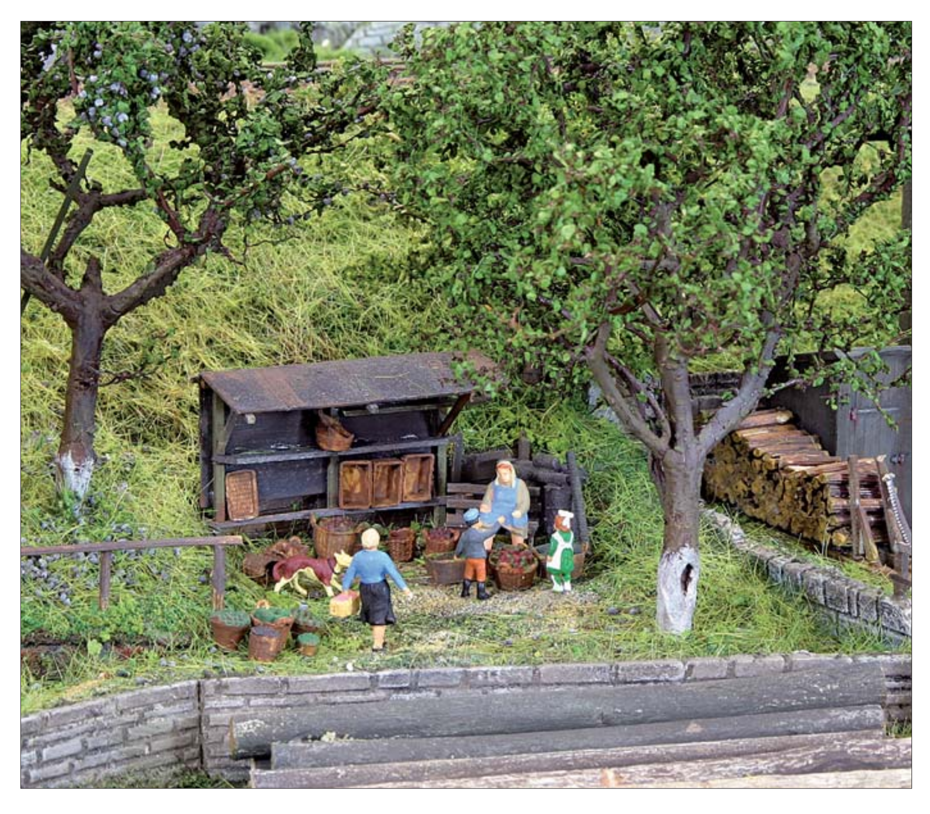
ausflug in die Randbereiche der großen Städte oder zu einem der großen, gerade erst entstehenden Stauseen. Eine besondere „bahntouristische" Attraktion bildeten die weitgehend verglasten Aussichtstriebwagen (es gab elektrische und solche mit Dieselantrieb), die eine für die damalige Zeit fantastische Rundumsicht ermöglichten.

Eine bedeutende Entwicklung stellten die Kleinlokomotiven dar, die es der Reichsbahn ermöglichten, den Rangierverkehr auch auf kleineren Bahnhöfen durchzuführen und gleichzeitig zu rationalisieren.

Viele der um die Jahrhundertwende gebauten Bahnhöfe und andere Bahngebäude wurden wegen des immer mehr zunehmenden Verkehrs erweitert, Strecken gewannen an Bedeutung, Über- und Unterführungsbauwerke oder Brücken wurden nun auch mit neueren Bautechniken, also z.B. aus Spannbeton gebaut. Trotzdem findet man auch zu dieser Zeit noch Muße, die

Oben links: Reichsbahn pur! Während die Brücke von einer E 77 überquert wird, kommt unten eine BR 13.17 (württembergische ADh) angezuckelt. Die Köf I rangiert gerade einen Flachwagen an die Rampe. Der anschließende Güterschuppen dient hauptsächlich dem Stückgutumschlag. Zahlreiche Kisten und Kästen (Weißmetall, MO-Miniatur) beleben die Szene.
Ganz links: Die eben angekommenen Traktoren (Modelle: Saller) werden fahrbereit gemacht. Traktoren waren – neben den Fuhrwerken – Haupttransportmittel auf dem Land.
Oben: Die Diensttreppe führt zum Signalfernsprecher, der in einer Holzbude untergebracht ist.
Unten: Zweckmäßigerweise wurde die kleine „Signalmeisterei" in einem Raum im Brückenfundament untergebracht. Die am meisten gebrauchten Signaltafeln lehnen in einer Nische.





Oben: Gute Beobachtung – die Obstbäume haben zum Schutz gegen Verbiss einen weißen Farbanstrich, die schweren Äste der Obstbäume werden zusätzlich mit Stangen abgestützt.
Unten: Der preußische Aufsichtsbeamte begutachtet die Aufrüstarbeiten an den Traktoren, die gerade angeliefert wurden.
In der Hauptsache landwirtschaftliche Güter werden an der kleinen Station umgeschlagen. Für die wenigen Stückgüter, Fässer und Kisten, genügt zum Abtransport ein Pferdefuhrwerk.



Bauwerke optisch ihrer Bedeutung anzupassen. Verwendet wurden Verblendungen aus Naturstein und besondere Schmuckelemente.

Der Straßenverkehr ist – zumindest was den Pkw-Verkehr anbelangt – noch von eher untergeordneter Bedeutung, die Autoindustrie beginnt, ausgehend von den ersten handwerklich zusammengebastelten Schnauferln, sich zu einer Industrie von allgemeiner volkswirtschaftlicher Bedeutung zu entwickeln. So wurde das erste Massenautomobil, Modell Ford T, erst mit Beginn der Fließbandfertigung 1914 sozusagen publikumstauglich – und dann erst bezahlbar. An Farb- und Ausstattungvarianten konnten es die ersten Serienmodelle bei weitem nicht mit der uns heute bekannten Vielfalt aufnehmen.

Für die Modellisten bedeutet dies, dass die wenigen Automodelle dieser Zeit in eher unauffälligen, gedeckten Farbtönen einzusetzen waren. Straßen wiesen – wenn überhaupt – noch nicht die geradezu überbordenden Markierungen heutiger Zeiten auf. Durch den geringen Verkehr gab es die Regulierungsbedürfnisse – um nicht zu sagen: Regulierungswut – späterer Zeiten noch nicht. Wo man heute nicht ohne gestreifte Flächen, blinkende Lichter und farbige Bodenbeläge auskommen kann und auf jedwede mögliche Gefahrensituation hinweist, fand sich damals allenfalls ein Hinweisschild.

Die Verkehrsschilder waren in den Vorkriegsjahren komplett anders. Zunächst fällt auf, dass es bis 1934 (Einführung der ersten StVO) überhaupt keine einheitlichen Verkehrszeichen in Deutschland gab. Auch im Erscheinungsbild und in der Form gab es noch gewaltige Unterschiede zu heute. Interessante Hinweise findet man auf der Homepage von Thomas Noßke (www.epoche2.de). Dort sind unter anderem alle Verkehrszeichen des Deutschen Reiches aufgeführt.

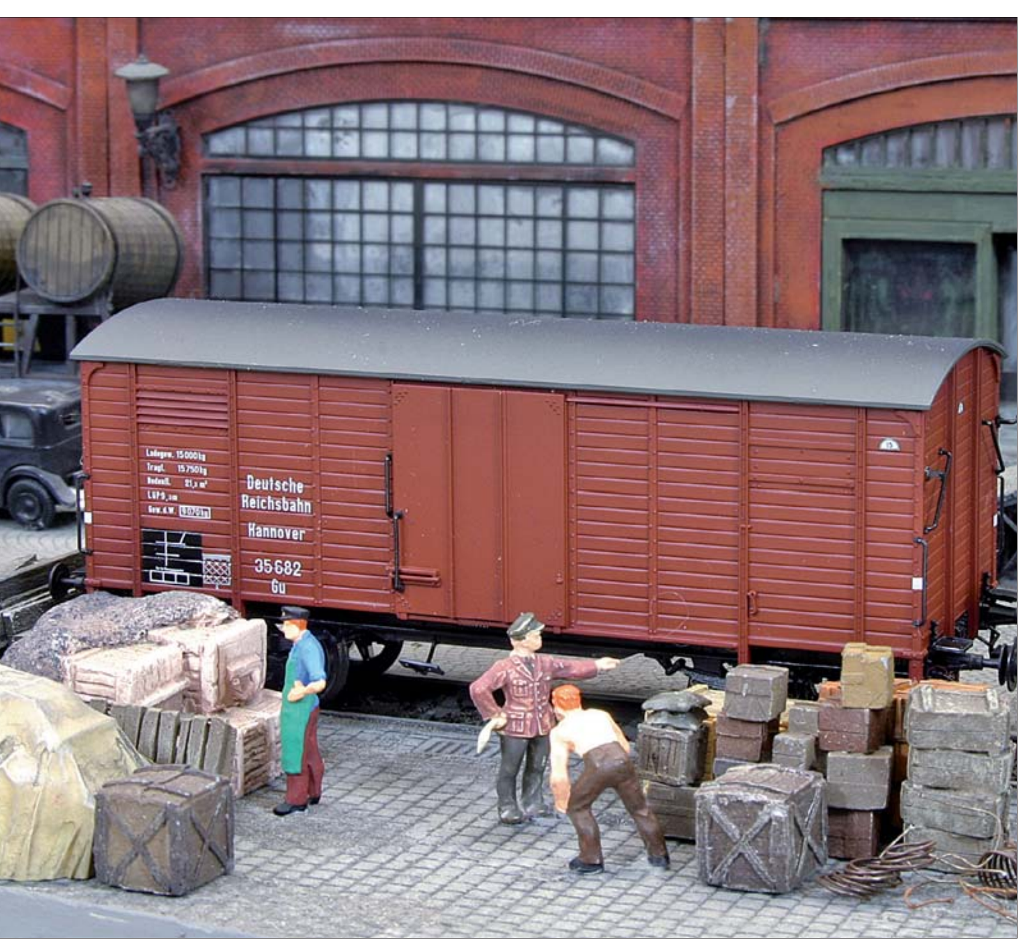
Für das Aussehen der Miniaturfiguren sollte man sich zunächst an die Kostümierungsvorgaben der Modellhersteller halten. Typisch waren Knickerbockerhosen und lange Mäntel bei Männern, ebenso wie der obligatorische Hut. Frauen trugen gerne zweiteilige Kostüme, ebenfalls oft mit Hut und Schal. Für die normale Straßenbevölkerung sind gedeckte Kleidungsfarben typisch.



Oben: Für die Straßenreparatur gibt es genauso viele Arbeiter wie absichernde Obrigkeitsdiener, und das, obwohl der Verkehr noch sehr dünn ist.
Unten: Weder Berufsgenossenschaft noch ISO 9000 schränken die Reparatur des Lanz in der ländlichen Werkstatt ein. Schöne, unaufgeregte Zeit.
Die Straße hat Bergschlagschäden und muss repariert werden. Typisch für die Zeit: die sparsame Ausstattung des Bautrupps mit Maschinen und die einfachen Sicherungsmaßnahmen.



Güter für die G-Wagen





Oben: Viel Handarbeit ist beim Güterumschlag zu bewältigen.

Zugbegegnung der 56 915 mit 75 004 vor einer Hinterhofidylle



Über die hochgeständerte Arkadenstrecke donnert 56 915 mit ihrem Kesselzug, während darunter fleißige Hände die Ladearbeit verrichten.

Die Vielfalt im Wagenpark der Deutschen Reichsbahn war wohl nie mehr so groß wie in der Epoche II. Neben den noch zahlreich auftretenden Länderbahnbauarten kamen ab den Dreißigerjahren sowohl im Lokomotiv- als auch im Wagenbau immer mehr Einheitsbauarten hinzu. Die hier abgebildete BR 56.9 als ehemalige bayerische G 4/5 H zählt zu den Länderbahnkonstruktionen, die ab 1924 unter ein einheitliches Nummernschema gefasst wurden, während die Köf II als Vertreterin der Kleinlokomotiven schon eine Einheitsbauart darstellt (wobei die Modellversion nicht wirklich in die Epoche II gehört).

Auch im Wagenpark tritt ein Klassiker aufs Parkett: der ab 1911 mit einer Gesamtstückzahl von sagenhaften 121 770 Exemplaren gebaute spätere G 10. Er sollte es damit zum weltweit meistgebauten gedeckten Güterwagen schaffen. Mit den nach einheitlichen Standards gebauten Fahrzeugen erreichte man so Güterwagen mit fast gleichen Abmessungen und Ladegewichten, die dann auch von verschiedensten Waggonbaufirmen nachgebaut werden konnten.

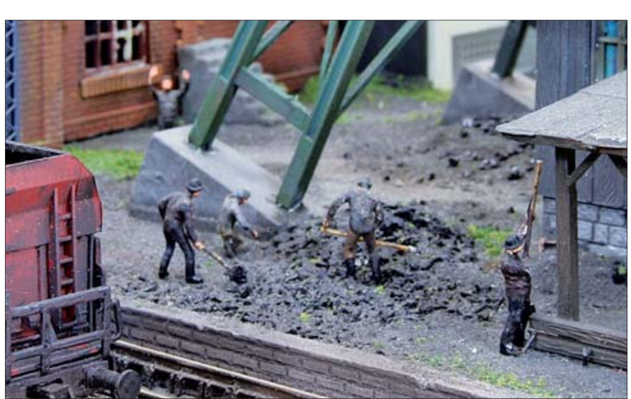
Der immer mehr zunehmende Güterverkehr begünstigte die Entwicklung und Verbreitung der Einheitsbauarten. Zahlreiche andere Wagentypen, wie Kleinviehverschlagwagen, Säuretopfwagen, Weinfasswagen, Drehschemelwagen oder Bierwagen lockerten das Bild der Reichsbahn-Güterzüge in einer Weise auf, wie es heute kein noch so bunter Containerzug vermag. Aber auch moderne Selbstentladewagen und Kühlwagen sind während der Reichsbahnzeit entwickelt worden und in großen Stückzahlen zum Einsatz gelangt.

Die Entwicklung des Stückgutverkehrs ist noch weit weg von den weltweiten Normierungen des modernen Containerverkehrs. Ladearbeiter wuchten Kiste um Kiste, Sack um Sack in die Waggons. Eine Knochenarbeit, die nicht nur viel Geld, sondern auch viel Zeit in Anspruch nahm.

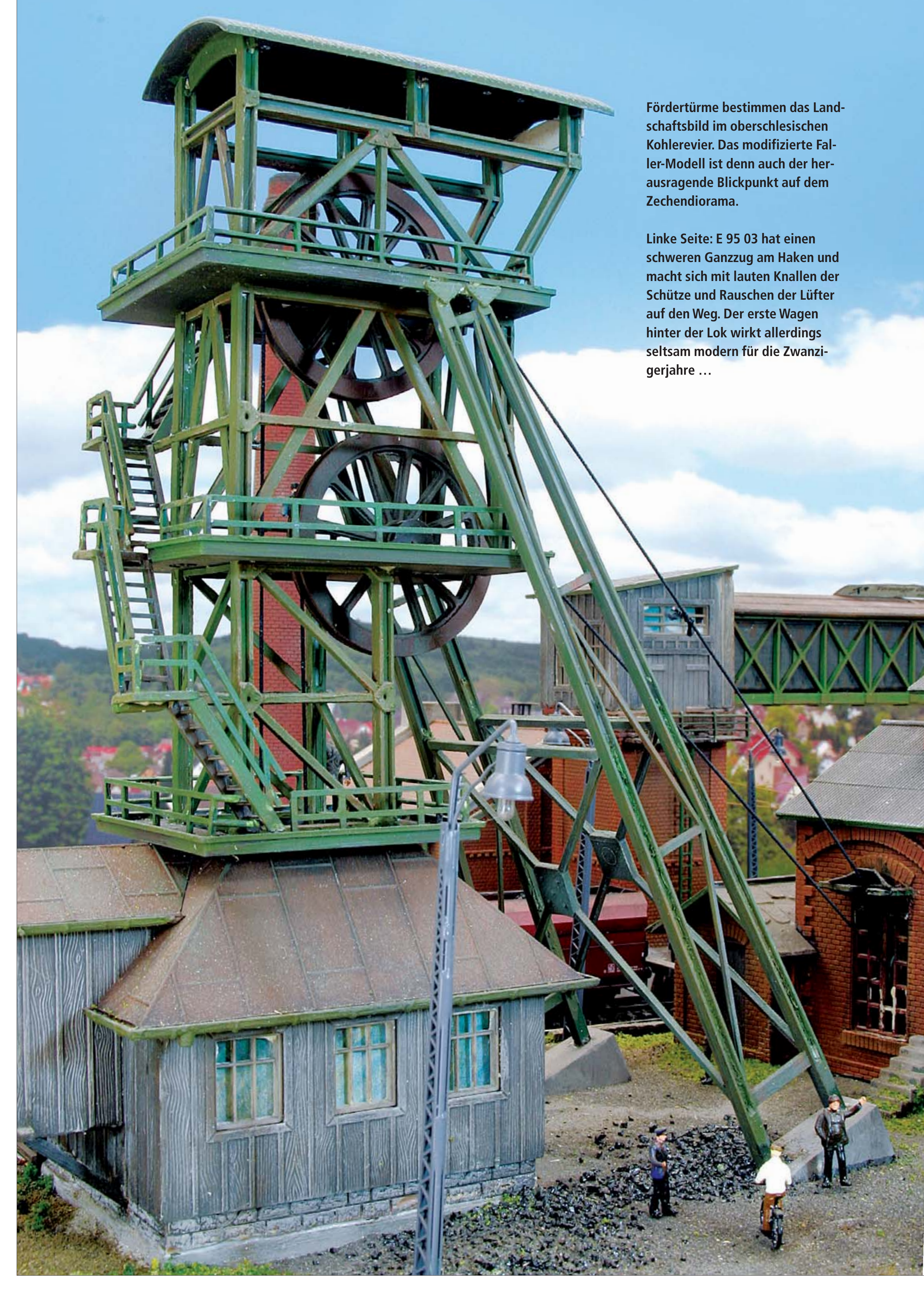
Auch die Rangierarbeiten waren entsprechend umfangreich. Damit nicht für den leichten Verschub immer eine teure Dampflok mit Lokführer und Heizer eingesetzt werden musste, beschaffte die Reichsbahn Kleinlokomotiven in großer Stückzahl. *HM*

Das oberschlesische Kohlerevier war im Deutschland der 20er-Jahre neben dem Ruhr- und dem Saargebiet der Hauptlieferant für den schwarzen Brennstoff aus der Erde. Insbesondere Berlin mit seinem schier unersättlichen Bedarf wurde aus Schlesien versorgt. Täglich mussten bis zu 100 Ganzzüge in die Hauptstadt befördert werden – eine bedenklich dichte Zugfolge war die Konsequenz. Wollte man dies ändern, musste sich die Anzahl der Züge verringern, was aber wiederum nur mit steigenden Zuglasten und -geschwindigkeiten zu realisieren war.

Schon 1924 erwogen daher Planer in der Berliner Reichsbahnzentrale, die Relation Brockau/Breslau–Liegnitz–Arnsdorf zu elektrifizieren und leistungsfähige Elektrolokomotiven einzusetzen. Die Maschinen sollten 2200 Tonnen schwere Durchgangsgüterzüge mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 45 km/h befördern können. Zudem musste die neue Baureihe auch vor Reisezügen einsetzbar sein, die im oberschlesischen Berufsverkehr bis zu 530 Tonnen schwer waren. Als Höchstgeschwindigkeit forderte die Reichsbahn 65 Stundenkilometer. Bei 20 Tonnen Achsfahrmasse und sechs angetriebenen Achsen erwartete man eine Anfahrzugkraft von 360 Kilonewton und eine Stundenleistung von 1765 Kilowatt. Das entspricht einer Leistung von 2400 PS, was zur damaligen Zeit keine Dampflok bieten konnte.



Schon im Mai 1924 stellte die AEG das Projekt einer 1´C+C1´-Lok mit Doppelmotoren, Vorgelege-Blindwelle und Winterthur-Schrägstangenantrieb vor. Wider Erwarten stieß die 22 Meter lange Maschine auf Ablehnung: Einige Reichsbahningenieure bezweifelten, dass sich elektrische Lokomotiven mit einem Treibraddurchmesser von 1,75 Metern für den schweren Güterzugdienst eigneten. Der abgeänderte Entwurf vom August 1925 mit einem Treibraddurchmesser von nur noch 1,40 Metern kam den Vorstellungen näher, sodass die DRG sechs Lokomotiven orderte. Als Mangel beanstandeten die Experten nun jedoch den Schrägstangenantrieb. Obwohl es im täglichen Einsatz von Maschinen mit dieser Antriebsart auf den oberschlesischen Gebirgsstrecken kaum Beanstandungen gab, wurde bezweifelt, dass sich damit Geschwindigkeiten über 50 km/h bewältigen ließen.

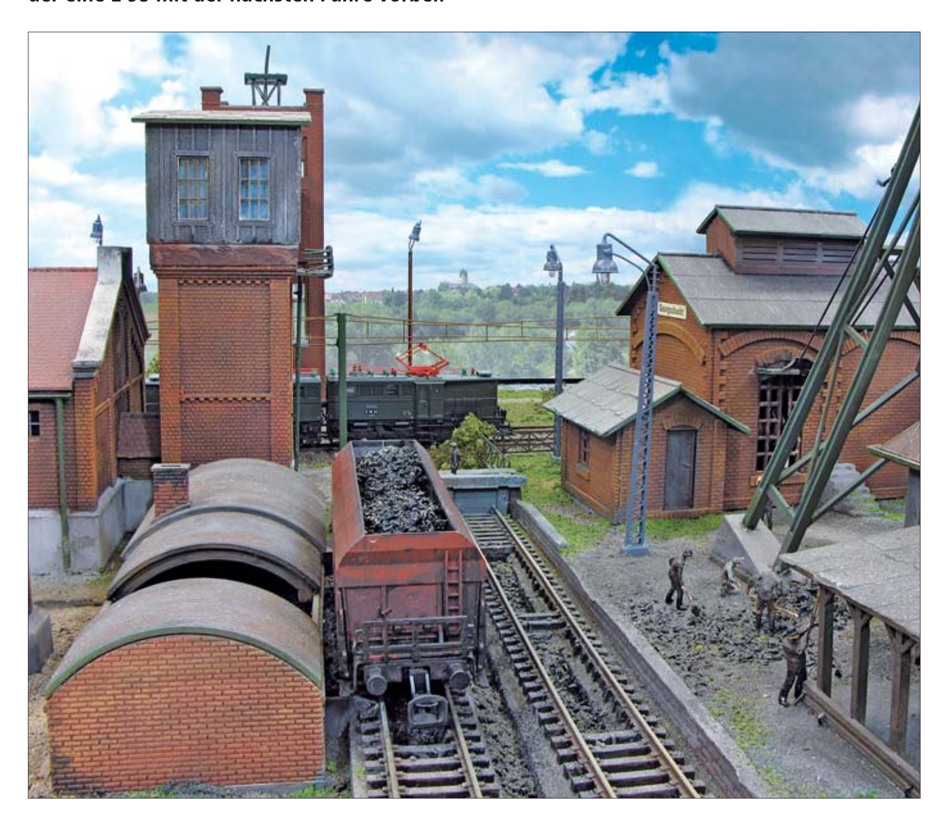


Fördertürme bestimmen das Landschaftsbild im oberschlesischen Kohlerevier. Das modifizierte Faller-Modell ist denn auch der herausragende Blickpunkt auf dem Zechendiorama.

Linke Seite: E 95 03 hat einen schweren Ganzzug am Haken und macht sich mit lauten Knallen der Schütze und Rauschen der Lüfter auf den Weg. Der erste Wagen hinter der Lok wirkt allerdings seltsam modern für die Zwanzigerjahre …

Neben der aus Ziegeln erbauten Hütte steht ein recht moderner Bau eines Heizhauses. Die Absauganlage wird in einem Unterstand gegen Witterungseinflüsse geschützt. Trotz des industriellen Umfelds gedeiht auch ein kleines Bäumchen auf dem Gelände.

Unten: Während am Bunker ein vollbeladener Wagen wartet, zieht im Hintergrund schon wieder eine E 95 mit der nächsten Fuhre vorbei.



Die AEG wandte sich daraufhin dem Einzelachsantrieb zu. Obwohl in der geforderten Leistungsklasse keine Erfahrungen vorlagen, entschieden sich die AEG-Konstrukteure für das Tatzlagerprinzip. Mit abgefederten Zahnkranz-Systemen hoffte man, dem Hauptmangel des Tatzlagerantriebs, den ungefederten Massen, beizukommen.

Im November stellte die AEG den Entwurf vor. Bei einer Länge von genau 20 Metern hatte man die Haupttransformatoren in schmalen, hohen Vorbauten vor den Führerständen untergebracht. Abgenommen wurde der Entwurf jedoch erst, als die AEG die Steuerschütze auf den Haupttransformatoren anordnete. Die Lok verlängerte sich dadurch um 900 Millimeter.

Die Baureihe bewährte sich im Güterzugdienst wie auch später im Reisezugdienst ausgezeichnet. Alle sechs Maschinen blieben bis 1945 auf ihren schlesischen Stammstrecken. Danach wurden sie als Reparationsgut nach Osten abgefahren, von wo aus sie Ende 1952 wieder zurück nach Deutschland kamen. Die DR setzte die Maschinen nach Aufarbeitung noch bis in die 60er-Jahre ein. E 95 02 ist heute als nicht betriebsfähige Museumslok in Halle zu besichtigen. *fr*

Wirtschaftswunder

Realistische Dioramen aus der Epoche III



Die beliebteste Eisenbahnepoche bei Modellbahnern ist die Epoche III. Weil sich die Älteren unter uns noch so gut daran erinnern? Vielleicht auch deshalb. Vor allem gab es alte und neue Dampfer, Neuentwicklungen bei Elloks und Diesellokomotiven, alles nebeneinander. In der Provinz ist aber noch vielfach das Rollmaterial aus der Länderbahnzeit zu sehen, wie hier die württ. Tn, die kleinste deutsche 94.


94 109


Güglingen
94 109





Das Erscheinungsbild der Bahn in der frühen Epoche III war auf dem Land noch ganz anders ausgeprägt als in den Städten. Durch das größere und feinmaschigere Netz an Verkehrswegen stellten sich die Ballungsräume wesentlich betriebsamer dar, als das in der Provinz der Fall war. Sowohl der Eisenbahnverkehr als auch der Straßenverkehr hatten bei weitem nicht die Dichte und das Erscheinungsbild der städtischen Großräume.

Während dort Züge schon in dichterer Folge verkehrten, mussten die Landbewohner auf die wenigen Züge oft lange warten, nur drei bis vier Züge täglich waren keine Besonderheit, die Eisenbahn selbst dagegen schon, denn die schnaufenden und prustenden Lokalzüge fanden hier noch die Beachtung, die heutzutage schon längst vorüber ist.

Neben dem fast sporadisch zu nennenden Personentransport in die nächste Kreisstadt, die dann auch jeweils Tagesereignis war, bestimmten auch oft die typischen regionalen Produkte das Erscheinungsbild der Züge. Ob Viehtransporte mit lebenden Tieren, Stückgut oder das häufig anzutreffende Holz (Stammholz, Bretterstapel, Schwartenbünde), mit der Bahn fanden Anlieferung und Abfuhr statt, unter anderem auch deshalb, weil nahezu jede kleine Unterwegsstation ganz selbstverständlich ihren Güterumschlagplatz hatte. Ob das nun der örtliche Güterschuppen war, in dem die Waren für den Kolonialwarenhändler ankamen, das Freiladegleis, an das der örtliche Kohlehändler seine monatliche Lieferung per Zug zugestellt bekam, oder die Rampe, auf der die neuen Traktoren für die Bauern eintrafen: Die heutzutage verfallenen oder abgebauten Verladeeinrichtungen der Bahn waren in diesen Jahren noch in regem Gebrauch und bildeten oft auch den Mittelpunkt des täglichen (Berufs-) Lebens. Erklärlich ist dies unter anderem dadurch, dass das Straßennetz weder überörtlich noch regional so gut ausgebaut war, wie das heutzutage der Fall ist, und auch die Flut der Personenwagen und vor allem der Lastkraftwagen noch bei weitem nicht den Umfang erreicht hatte, wie wir ihn heute kennen. Auch der innerörtliche Transport wurde keineswegs immer mit einem Auto abgewickelt, wie das später zur Selbstverständlichkeit gehörte. Die Bauern,



Oben: Am ländlichen Bahnhof Güglingen ist zu der Zeit noch viel Betrieb. Bei der Zugbegegnung trifft sich Brawas 94.1 mit Fleischmanns VT 95. Der 57er Opel Rekord signalisiert: Epoche III, die z.T. zu altmodisch gekleideten Figuren fallen dagegen kaum auf.

Links: In den waldreichen Gegenden der Schwäbischen Alb war der Holzabtransport bis lange in die Sechzigerjahre auch noch mit Pferdefuhrwerken gang und gäbe.

Rechts oben: Die Baureihe 94.1, eine württembergische Tn, war lange eines der Wunschmodelle der Modellbahner. Hier steht sie (als H0-Modell) im beschaulichen Bahnhof Güglingen zur Ausfahrt bereit.



Waldbesitzer und Sägewerksbetreiber setzten oft noch Fuhrwerke ein, weil die Tierhaltung gerade auf dem Land eine lange Tradition hatte und damit zur Selbstverständlichkeit geworden war. Erst in den Sechzigerjahren fand hier langsam ein Wandel statt, als mit Produktionssteigerungen, einer erhöhten Nachfrage nach Produkten auch die Effektivität steigen musste.

Für den Modellbahner gibt es in dieser Richtung vor allem durch das gute Angebot der Firma Preiser keine Engpässe. Bahnhofsszenen mit reichlich Fahrgästen, wie in unseren Szenen dargestellt, bereiten deshalb genauso wenig Kummer wie das landwirtschaftliche Leben. Auch das sonstige Angebot an Figuren geizt nicht mit verwendbaren Posen und Körperhaltungen, und wo eine bestimmte Figurengruppe nicht so ganz passen will – weil entweder zu modern oder zu alt –, helfen schon ein paar Pinselstriche, die gewünschte „epochale“ Anpassung zu bewerkstelligen.

Gebäudebausätze für die Darstellung beschaulichen Landlebens haben fast alle Hersteller im Angebot, allen voran die Firma Faller, von der auch der hier verwendete Bausatz des Bahnhofs Güglingen stammt. Er wurde etwas aufge-



Links oben: Die kleine Bekohlung und der einständige Lokschuppen sind Zugeständnisse an die beginnende Steigungsstrecke. Die Bühne entstand aus einer Mischung aus Bausatzteilen und Holzleistchen im sogenannten Kitbashing-Verfahren.

Links unten: Ein kleiner Plausch war in der – aus heutiger Sicht – „guten alten Zeit" immer drin. Gemeint ist nicht die Jahrhundertwende, sondern die allseits beliebte Epoche III.

Diese Seite: Ein letzter Blick auf die ausfahrende BR 94.1 bleibt dem Betrachter, die Bahnbediensteten blieben hiervon unberührt.

Reger Holztransport mit 1-PS-„Zugmitteln“. Trotz der niederen Klassifizierung der Strecke findet hier häufiger Holztransport per Schiene statt.



Opa und Enkelin bei der Begrüßung des Triebwagens. Zur dieser Zeit war die Bahn für die Kinder noch eine echte Attraktion, was ja die einschlägigen Berufswünsche der Jungs („Was willst du denn mal werden?“ „Natürlich Lokführer!“) zum Ausdruck brachten.

peppt, indem die Putzstruktur farblich noch etwas mehr dem Vorbild angepasst wurde, vor allem aber auch dadurch, dass die holzverkleideten Gebäude einen realistischeren Holzton „verpasst“ bekamen. So wurde insbesondere der untere Bereich, in dem sich die Feuchtigkeit üblicherweise stärker ausprägt, mit kräftigeren Farbtönen hervorgehoben. *HM*

Wollen Sie Ihr Hobby perfektionieren?





Neu im Handel! € 9,80

► Was wäre unsere Modellbahnwelt ohne Figuren? Leblos! Der menschliche Faktor und auch die animalischen Momente sind eben unverzichtbar, wie die aktuelle Ausgabe der Modellbahn-Schule eindrücklich beweist.

► Weitere Themen: H0-Windbruch, Hochbahn-Arkaden und -stützmauern, Autos der 80er-Jahre, Feilenkunde und mehr.

► Die Modellbahn-Schule präsentiert detaillierte Entscheidungshilfen, fachkundig und meisterhaft bebildert, macht Appetit auf mehr und auch die aktuelle Ausgabe wieder zu einer dauerhaften Fundgrube für Kenner wie Einsteiger.

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Telefon (08141) 53481-34, Fax (08141) 53481-33, E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Bestellcoupon für **Modellbahn-Schule**

Bitte liefern Sie mir die Modellbahn-Schule zum Einzelpreis von € 9,80 zzgl. Porto und Verpackung.

Bestell-Nr.: ______ Anzahl: ___
Bestell-Nr.: ______ Anzahl: ___
Bestell-Nr.: ______ Anzahl: ___
Bestell-Nr.: ______ Anzahl: ___
Bestell-Nr.: ______ Anzahl: ___
Bestell-Nr.: ______ Anzahl: ___

Bei Bestellung von mehr als einem Heft bitte Anzahl angeben!

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Ich zahle bequem und bargeldlos per

☐ **Bankeinzug** (Konto in Deutschland)   ☐ **Kreditkarte** (Euro-Mastercard, Visa, Diners)

Geldinstitut/Kartenart

BLZ/gültig bis   Kontonr./Kartennr.

☐ **Ich zahle gegen Rechnung**

Datum   Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

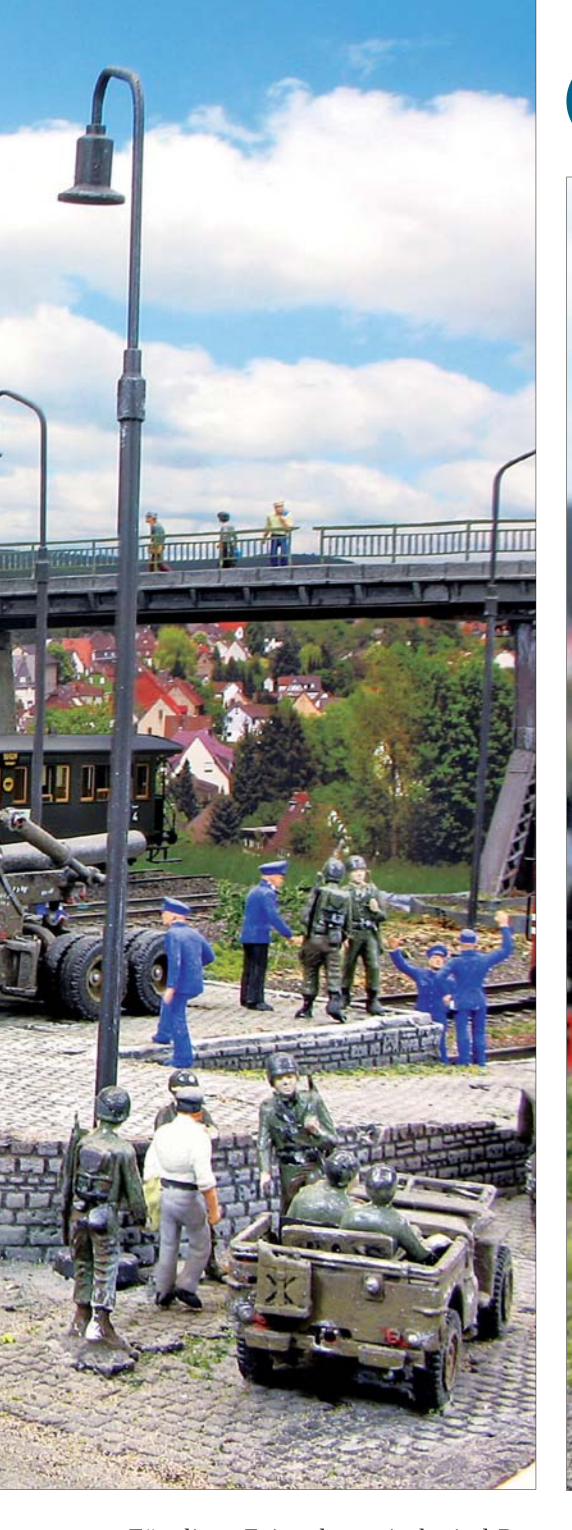
Versandkostenpauschale Inland € 3,-, EU-Ausland und Schweiz € 5,-, übriges Ausland € 9,-, versandkostenfreie Lieferung im Inland ab € 40,- Bestellwert. Umtausch von Videos, DVDs und CD-ROMs nur originalverschweißt. Bei Bankeinzug gibt's 3% Skonto. Es gelten unsere allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Auch die dunkleren Kapitel der Geschichte kann man im Modell darstellen. Während sich die Geister bei einer Nachgestaltung der Zeit des Zweiten Weltkriegs – zumindest unter den Modellbahnern – noch sehr stark scheiden, ob man diese Zeit mit Truppentransporten und Judendeportation überhaupt nachstellen sollte, sind die Plastikmodellbauer da in der Regel weniger gehemmt, was ihnen auch manchmal – aber durchaus zu Unrecht – den Vorwurf der Kriegsverherrlichung einträgt. Naturgemäß ist diese Zeit aber eben auch eine erlebte Geschichtsepoche und Szenen daraus, obwohl sie unangenehm erscheinen, können durchaus nachstellenswert sein. Hier mag der gute Geschmack des Modellbauers sowohl über das „Ob“ als auch über das „Wie“ entscheiden.



Gleichwohl rückt die unmittelbare Nachkriegszeit mit Trümmerhäusern, Hamstererzügen und Behelfsbauwerken für uns schon eher in den Bereich nachbildenswerter Szenen auf der Modellbahn. Schon früh bot Pola (jetzt Faller) Trümmerhäuser an – bei ihrem Erscheinen als „Abbruchhäuser“ bezeichnet – und von Preiser bekommt man die betont einfach, um nicht zu sagen ärmlich gekleideten und in den Farben äußerst zurückhaltend, geradezu trist gestalteten Passanten und Soldaten dazu.

Im Nachkriegsdiorama, das zeitlich im Jahre 1948 angesiedelt ist, beherrschen genau diese Merkmale die Szenerie. Im selben Jahr erfolgte übrigens auch die Gründung der Firma Brawa, die also – genau wie der MIBA-Verlag – dieses Jahr ihr 60-Jahre-Jubiläum begeht.





Links: Zerbombte Häuser, kaputte Straßen und reichlich Besatzungsmacht in der Szenerie – dies sind die Bestandteile der Nachkriegszeit, frühe Epoche 3a.

„Hp 00" bei Formsignalen (rechts)? Oder doch nur eine Beschädigung der Seilzüge, um die sich Beamte der Signalmeisterei schon kümmern?

Für diese Zeit sehr typisch sind Beschädigungen durch die Kriegshandlungen. Einerseits sind gerade in städtischen Arealen die Gebäudeschäden durch Bomben- und Artillerietreffer deutlich ausgeprägt, andererseits waren auch viele Brücken noch zerstört, durch Behelfsbauten ersetzt oder gerade im Zustand der Reparatur – für den Modellbahner eine geradezu willkommene Gelegenheit, seine Bauwut einmal abseits des Bausatzzusammensetzens auszuleben. Auch Beschädigungen der Straßen, Gehwege und natürlich auch der Bahntrassen waren zu dieser Zeit noch allgegenwärtig. So wurden auf dem Nachkriegsdiorama aus den verwendeten Pflasterplatten aus Polystyrol fehlende Pflastersteine in unregelmäßiger Anordung herausgefräst, was den gewünschten Eindruck ungemein authentisch wiedergibt.

Durch die Kriegsentbehrungen waren zudem die Gebäude oft in einem bedauernswerten Zustand. Die Fassaden wirkten eher grau als weiß, Geld für notwendige Renovierungen war nicht vorhanden, man musste sich eher um das tägliche Brot kümmern, als um eine hübsche Umgebung. Diesen Eindruck geben auch die beiden Gebäude typisierend wieder. Eines davon ist durch Bombardierung stark beschädigt, Dach und Zwischendecken sind eingestürzt, wobei hier teilweise die Stahlarmierungen der Decken bzw. Reste des Gebälks zu sehen sind. Das Eckgebäude mit seinen ehemals stolzen Erkern zeigt sich grau in grau, der Verputz ist teilweise abgebröckelt, die Fassade insgesamt unansehnlich.

Im Bahnhofsfeld sind lediglich die notwendigen Sicherungseinrichtungen wie die Schranke instand gesetzt und funktionsfähig, schon beim Ausfahrsignal zeigen sich (erneut) Ausfallerscheinungen: Beschädigte Seilzugleitungen haben es kurzfristig zu einem „Hp 00-Signal" umfunktioniert, eigentlich ein Signalbegriff, der erst viele Jahre später mit den Lichtsignalen eingeführt wurde.

Lokomotiven und Wagen sind keinesfalls in einem besseren Zustand. Vieles,

Diese Seite: Militärfahrzeuge und deren Personal bestimmen in der Nachkriegszeit eindeutig die Szenerie. Die Fahrzeuge wurden aus dem Roco-Programm entnommen und entsprechend auf Farbgebung und Beschriftung der Jahre 1945 bis 1948 abgestimmt.

Nächste Seite: Epochentypisch sind Brawas Schranke (mit Behang) und die zur weiteren Sicherung dienenden Andreaskreuze. Die Pflasterstraße hat etliche Beschädigungen in Form von fehlenden Steinen erhalten. Beim Bau des Behelfsstellwerks wurde auf die volle Breite des Bausatzes verzichtet. Es steht zudem deutlich erkennbar auf den Fundamenten des alten, zerstörten Stellwerks.



teilweise beschädigtes und noch nicht mit aktuellen Anschriften versehenes Rollmaterial war auf deutschen Eisenbahnstrecken unterwegs. Alte Reichs- und Länderbahnfahrzeuge bildeten bunt zusammengewürfelte Zugbilder und für diese Zeit sind sie sogar absolut typisch. Reine Personenzüge fuhren fast gar nicht. Wagen der 3. Klasse gab es ebenso noch, wie bretterbeschlagene Behelfswagen.

Auf dem Triebfahrzeugsektor wurden die Gleise nach wie vor von Dampfloks beherrscht. Die wenigen Diesellоktypen traf man eher selten an; Neuentwicklungen wie V 80, V 100 und die größeren V 160 und V 200 dürften zu dieser Zeit noch nicht einmal in Planung gewesen sein. Die in der Vorkriegszeit noch sehr gepflegten Maschinen zeigten sich in einem mehr oder weniger vernachlässigten Zustand und man traf auch durchaus die eine oder andere fremdländische Lok auf deutschen Gleisen an, wenngleich auch hier die Rückführung der okkupierten Lokomotiven ebenso im Vordergrund stand, wie nach Möglichkeit der Abzug deutscher Baureihen, die im Ausland verblieben waren. Den sogenannten DB-Keks gab es zu dieser Zeit natürlich ebenfalls noch nicht, Lokomotiven waren allenfalls mit

einem einfachen Schriftzug versehen. Deutsche Reisezugwagen trugen anfangs gar keine Eigentumsbezeichnung, stattdessen fungierte die Direktion als Kennzeichnung. Üblicherweise traf man auch noch eine Zeitlang – bis zur Gründung der DB – Maschinen mit ihrer alten Reichsbahnbeschriftung (mit aufgenieteten Messingziffern und -buchstaben) an. Allerdings war das Altmetall heiß begehrt und hätte beim Schrotthändler einen adäquaten Gegenwert eingebracht …

Die Szenerie wird beherrscht von Modellfiguren, auch ein typisches Zeichen jener Zeit, denn Arbeitskraft war billig und die Leute waren willig, wollte man doch die Mägen füllen. Von daher herrschte auf Straßen und an Bahnhöfen ein dichtes Gedränge, war man doch zu Fuß – oder, wer viel Glück hatte, mit dem Fahrrad – unterwegs, um die notwendigen Tauschgeschäfte abzuwickeln, sich Arbeit zu besorgen, oder einfach nur, um seine Dienste wenigstens tageweise an den Mann zu bringen.

Aber auch die Tatsache, dass immer noch viel mit menschlicher Schaffenskraft statt mit Maschinen abgewickelt wurde, schlägt sich im Straßenbild nieder. Gerade im Bahnverkehr traf man





wesentlich mehr Bedienstete an, als man das vielleicht aus heutiger Zeit gewohnt ist, denn auch viele Kriegsversehrte mussten eine Neubeschäftigung in den öffentlichen Diensten finden. Wo später z.B. ein Fuchs-Bagger (oder Weimar-Lader) die Entladung eines Kohlewagens übernommen hätte, tummelten sich in der frühen Epoche IIIa eben ein paar Arbeiter, die diese Arbeit mit ihrer Körperkraft abwickelten.

Gut getroffen ist hier auch die Militärpräsenz der Besatzungsmacht, die in dieser Zeit mit Soldaten und Fahrzeugen fast schon allgegenwärtig war. Auch gab es in den ersten Jahren nach dem Krieg noch jede Menge militärischer Einrichtungen, was u.a. in Gebäudeanschriften seinen sichtbaren Ausdruck fand – Anschriften, die sich auch im Modell durchaus nachgestalten lassen.

Der Fahrzeugeinsatz auf den Straßen ist ein ganz besonderes Thema, denn mit ihm charakterisiert der Modellbahner am allerehesten seine Zeitepoche. Noch viel eher, als das den meisten bewusst ist, denn die Lokomotivbaureihen mit ihren typisierenden Anschriften lassen sich übergangsweise durchaus auch fließend den Randbereichen anderer Epochen zuordnen, weil es hier viel weichere Übergänge gab, als man gemeinhin annimmt.

Doch bei den Fahrzeugtypen lässt sich eine Typisierung der Zeitepoche viel eher bestimmen, als über die Bahnfahrzeuge oder die Bekleidung der Preiser-Figuren. Daher gleitet der Blick des Betrachters auch unwillkürlich auf die Straßenfahrzeuge, will er eine zeitlich genaue Einordnung vornehmen. Leider haben es die Automodellhersteller bisher im Großen und Ganzen versäumt, ihre Modelle einer bestimmten Epoche zuzuordnen, wie dies bei den Herstellern von Schienenfahrzeugen schon seit längerem Usus ist. Gerade auch für den Modellbahnnachwuchs wäre hier eine Eingrenzung hilfreich.

Hier in unserem Bildbeispiel zeigt sich die Spärlichkeit des seinerzeit vorherrschenden Straßenverkehrs in genau drei zivilen Modellen, einem Ford Eifel (Baujahr 1938), einem Opel Olympia (Baujahr 1947) und einem Ford

Taunus (Baujahr 1948). Der Armee-Jeep, Standardfahrzeug der US-Army, kommt dagegen gleich zweimal vor und betont damit die Militärpräsenz auf der Straße. Auch die Verladeszene eines Artilleriegeschützes an der Rampe verstärkt diesen Eindruck.

Landschaftsgestalterisch darf an allen möglichen und unmöglichen Ecken das Grünzeug sprießen, was die leichte Heruntergekommenheit in den Straßenzügen und rund um die zerstörten Häuser noch betont und zum guten Gesamteindruck des Dioramas beiträgt.

Da unmittelbare Zeitzeugen dieser Epoche immer seltener werden, trägt eine stimmige, modellmäßige Umsetzung der Erscheinungsformen dieser Jahre wohl noch wesentlich mehr zum Geschichtsverständnis des Betrachters bei. *HM*

Links oben: Die Parole an der Hauswand ist eindeutig, was die Forderungen der Bevölkerung angeht: Leere Mägen tun weh.

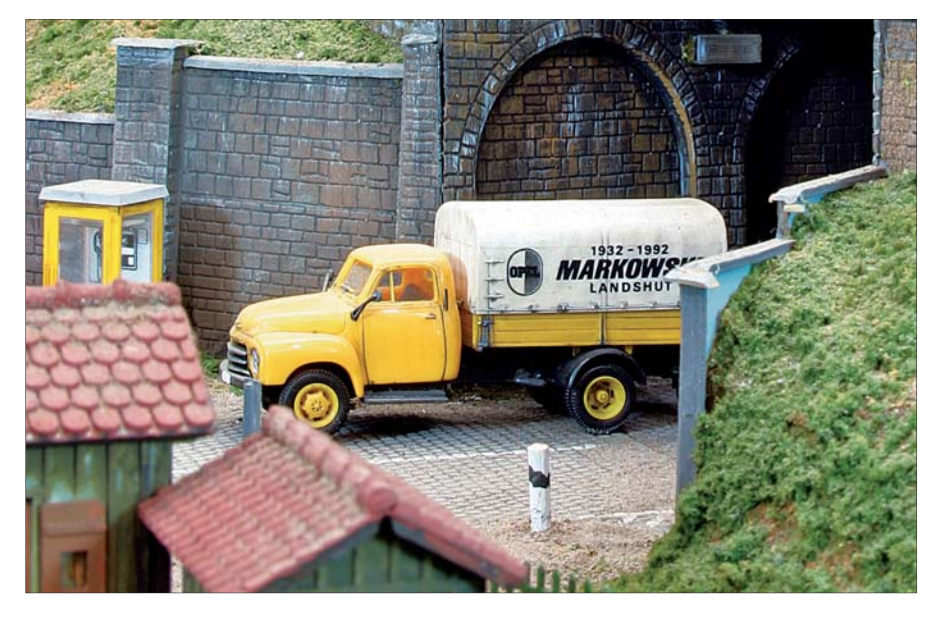
Links: Die Folgen der Bombardierung sind auch im Modell nachgestellt: Das eingestürzte Dach ist mitsamt Zwischendecken nach unten gestürzt, im Nachbarhaus sind die Reste des Gebälks angedeutet. Traurige Wahrheiten einer schlimmen Zeit, im Modell gekonnt eingefangen.

Oben: Abgeplatzter Putz an den Hausfassaden, die schiefe Wand des zerbombten Wohnhauses und deren Abstützung sind allesamt Zeugen einer harten Epoche.



Rechts: Auch die Bahn muss mit Provisorien leben. Das zerbombte, ehemalige Stellwerk ist durch den gealterten Bausatz der fallerschen „Baracke“ (Art.-Nr. 130947) ersetzt worden.

Bei geschlossener Schranke









Oben links: Mit dem Hanomag L 28 schuf Brekina einen vielseitig einsetzbaren Pritschenwagen der Epoche III, Baujahr ab 1950.

Mitte links: Ebenso typisch ist die Mercedes-Limousine 170 V von Busch, die auch schon vor dem Krieg gebaut wurde.

In der Epoche III hatte noch jeder technisch gesicherte Bahnübergang seinen Schrankenposten. Die Bedienung der mit Seilzügen hochzukurbelnden Schrankenbäume musste wegen der möglichst kurz zu haltenden Drahtleitungen aus der Nähe erfolgen.

Oben rechts: Der mit Vollbehang gesicherte Bahnübergang hatte zusätzlich Andreaskreuze. In der „neuen“, länglichen Form hatten sie einen ringförmigen Schutz für Fußgänger.



Die Zeit schreitet fort, die Verhältnisse bessern sich in den Fünfzigerjahren, das zeigt sich letztlich auch in der Entwicklung neuer Bahn- und Straßenfahrzeuge. Der bereits 1938 bei der Reichsbahn gebaute ET 65 erfährt bei der DB einige Modifikationen, wie die Modernisierung der Führerstände und verbesserte Übergangsmöglichkeiten zwischen den Triebwageneinheiten. Ab Anfang der Sechzigerjahre kam die Umgestaltung der Frontpartie hinzu und ab 1968 dann die Umbezeichnung in BR 465 bzw. (für den Steuerwagen) 865.

Ebenso gilt es bei der Gestaltung von Bahnübergängen auf Stimmigkeit zu achten. Die Sicherung des Bahnüberganges mit Vollschranken (mit Behang) und Andreaskreuzen war auch schon zu Reichsbahnzeiten so und ebenso mussten auch schon zu dieser Zeit die Schrankenbäume vom Schrankenwärter von Hand heruntergelassen bzw. hochgekurbelt werden. In den früheren Epochen war aber z.B. das Andreaskreuz noch quer angeordnet und am Mast ziemlich hoch angebracht. Es sicherte bereits ab Mitte der Epoche II zusätzlich beschrankte Bahnübergänge. Ab etwa 1952 kam es zu der schlanken, eher senkrechten Form und in der Folgezeit auch zu einer Absenkung auf etwa 1 m (Unterkante), damit die Autoscheinwerfer das Warnkreuz besser erfassen konnten.

Die Schienen- und Straßenfahrzeuge grenzen die Zeit, in der das Diorama „spielt", auf Anfang der Sechzigerjahre ein, wobei die Paraderolle auch hier wieder die Autos spielen.

Der Einsatz von Köf I und G 10 ließe auch schon eine frühere Einsatzzeit zu, aber bereits die den Bahnübergang ausleuchtenden Lampen und die doch recht modern wirkende Telefonzelle lassen eine Taxierung in den Fünfzigerjahren als eher unwahrscheinlich erscheinen.

Wer als Modellbahner typische Ausgestaltungselemente verwendet, ist also immer gut beraten, wenn er sozusagen abwärtskompatible Produkte einsetzt, denn es erscheint natürlich eher plausibel, dass ein älteres Fahrzeug, Gebäude, Schild o.ä. länger eingesetzt bzw. verwendet wird, auch wenn es seinen „Zenit" bereits überschritten hat, als wenn man ein Teil zu früh, und damit anachronistisch, einsetzt. Die „Entlarvung" eines zu spät anzusetzenden Autobaujahres, eines erst später verwendeten Verkehrsschildes oder Streckensignals setzt den Dioramen- oder Anlagenbauer unausweichlich dem Spott seiner Modellbahnerkollegen aus.



Man ist daher als Modellbahner immer auf der sicheren Seite, wenn man eher ältere Dinge (die auch schon zu einer früheren Epoche gehört haben könnten) einbaut, als moderne.

Allerdings gibt es hierbei viele Gebiete, auf denen man sich ganz gewaltig täuschen kann. So würden wohl die wenigsten Leser wissen, dass die Römer für ihren Wasserleitungsbau schon Zement verwendet haben. Ähnliches gilt für den Einsatz von Holzpaletten schon in der Zeit der Hanse. Und dass große (Übersee-) Container bereits seit 1956 eingesetzt werden, dürfte ebenfalls wenig bekannt sein!

Ein ebenso schwieriges Pflaster sind Warnanstriche: Viele kennen heutzutage die üblichen Warnanstriche nur noch in Gelb-Schwarz. Dies kam mehr oder minder durch die Globaliserung und die Zusammenarbeit mit den USA zu stärkerer Verbreitung. In unserer guten alten Eisenbahnepoche waren Warnanstriche zunächst ganz weiß und wechselten später zu Rot-Weiß.

Am wenigsten „entlarven" Bauwerke und Gebäude eine Zeitepoche. Sicherlich kann in der Epoche III ein „Glaspalast" passend sein, aber auch hier gilt, dass eben alte Gebäude die Zeiten überdauern und man auch heute noch Fachwerkgebäude oder klassizistische Stadthäuser antrifft. Insofern macht es im Modell also eher Sinn, nach alten Vorbildern zu bauen, was in unserem Beispielfall auch auf die Unterführung zutrifft, die mit ihrem Bruchstein- und Ziegelmauerwerk schon auf einem Reichsbahndiorama ebenso passend gewirkt hätte.

Die Verwendung der modernen Straßenlaternen und vor allem des achteckigen Fernsprechhäuschens zieht das Ganze wieder in Richtung Sechzigerjahre. *HM*

Links: Der für den Stuttgarter Vorortverkehr konzipierte ET 65 überquert die Straßenunterführung, wo ein Opel Rekord Coupé (Baujahr 1961) seinem Vorgängermodell (Baujahr 1958-60) begegnet.

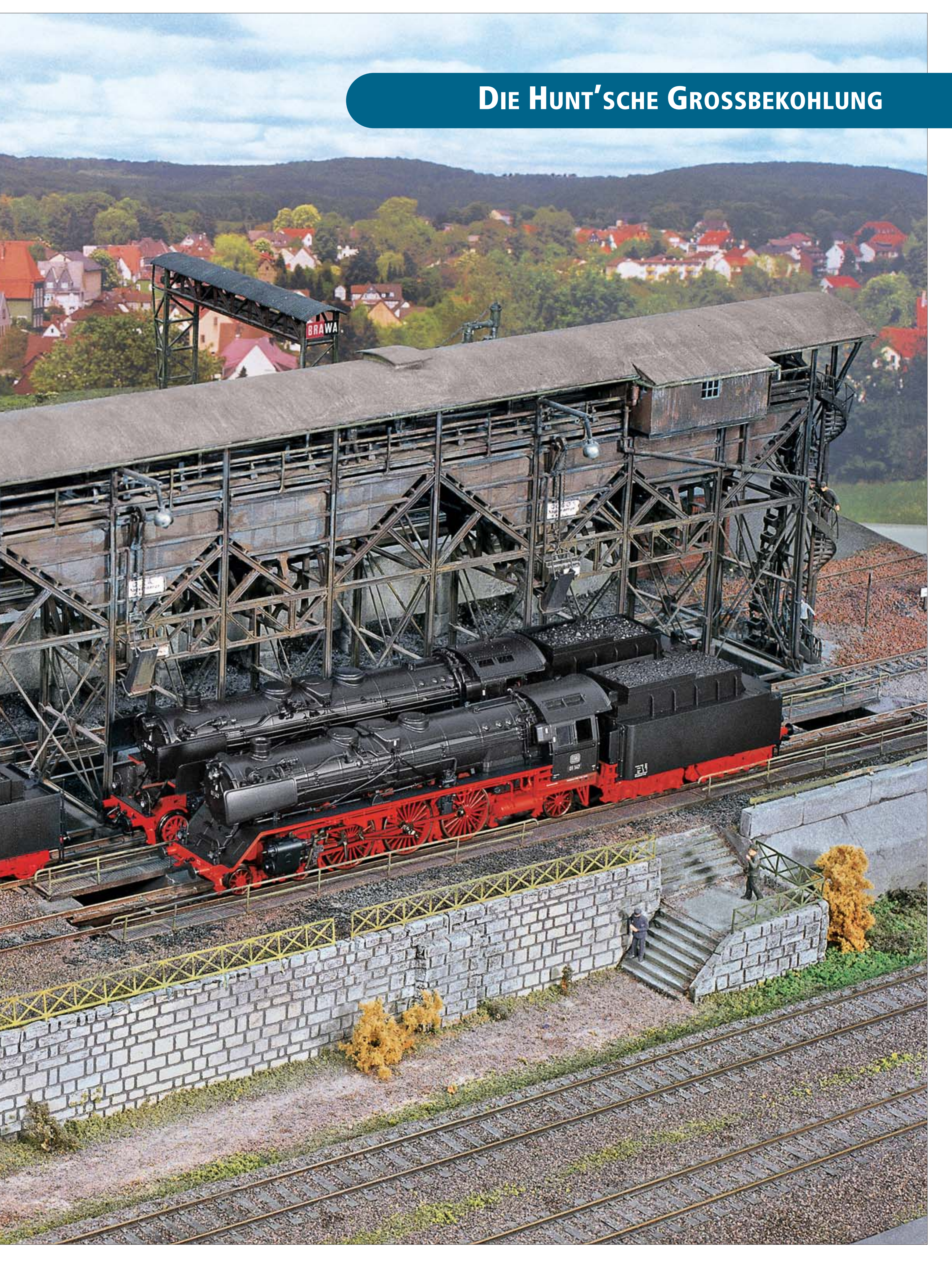
Rechts oben: Der Klv 60, ein in den Fünfzigerjahren gebauter kleiner Turmtriebwagen zur Oberleitungsprüfung, legt einen kurzen Halt ein, um sich die neuesten Instruktionen zu holen.

Rechts: Die kleinste Rangierlokomotive der DB, die Kö I, eine 1934 erstmals gebaute Kleinlokomotive, passiert mit nur einem einzigen Wagen den Bahnübergang.






BRAWA


BRAWA



Für die meisten Modellbahner ist die Traumepoche nach wie vor die Epoche IIIb, also die Zeit nach der Klassenreform 1956 und vor der Einführung der Computernummern bei den Bahnfahrzeugen, die um 1968 allmählich eingeführt wurden. Obgleich man eigentlich die Reichsbahnzeit als die Goldene Zeit der Dampfloks betrachten kann, ist der Hang zur Epoche III ungebrochen, was bei den meisten Modellbahnern sicher auch mit vielen persönlichen Erinnerungen und eigenen Erlebnissen zu tun haben dürfte.

Ein Thema ist dann immer dabei: das Bw! Gerade die Vorgänge um die Behandlung der Lokomotiven faszinieren den Hobbyisten wohl am meisten. Wenn die Loks im Kriechgang von Station zu Station in der Kette der Behandlungsanlagen schleichen und man im Geist sowohl mit der Nase als auch mit den Ohren seine Fantasie spielen lässt und sich die (bis jetzt noch) fehlenden Eindrücke bei der Lokbehandlung einfach hinzudenkt. Die Digitaltechnik hat hier in den letzten Jahren schon viele Optionen geöffnet und wer weiß, vielleicht werden auch noch die Gerüche und der Dampf hinzukommen, sodass nach Bewegung und jetzt schon möglichen Geräuschen dann die Gesamtillusion perfekt wäre. Bis dahin müssen sich die Modellbahner eben noch mit langsam fahrenden, hochdetaillierten Lokmodellen im hauseigenen Bw begnügen, was früher aber auch nicht unbedingt gang und gäbe war.

Auf vielen heimischen Anlagen, Modulen oder Dioramen werden die Lokschuppen – ggf. mit Drehscheibe – und die Behandlungsanlagen entsprechend der Anlagengröße mehr oder weniger bescheiden ausfallen, was aber kein Manko sein muss, auch ein Lokschuppen mit einer einfachen Kohlenbühne, wie im Schaustück Güglingen, hat durchaus seinen Reiz. Wer mehr Platz hat, kann seine Lokbehandlungsvorrichtungen auch größer ausfallen lassen.

In kleineren und mittleren Bahnbetriebswerken befand sich neben einem einfachen Bekohlungsgleis ein drehbarer Kran, der auch schon mal auf einem Podest aus Beton angeordnet war. Im danebenstehenden Kohlenbansen wurde die Kohle von Arbeitern in sogenannte Hunte geschippt. Diese Art Loren mussten dann ebenfalls per Hand zum Kran geschoben werden,



Links: Während SVT 04 501 an der imposanten Bekohlung vorbeirauscht, warten 50 2644 und 01 202 auf die Ergänzung ihrer Vorräte.

Stirnansicht der Hunt'schen Großbekohlung: Zwei „Paradepferde" der DB, zwei Dampfloks der Baureihe 01, stehen am hohen Kohlenbunker und warten darauf, dass die Kohlenbefüllung beendet ist.



Das Goli-Dreirad, ein in der Epoche III beliebtes, weil sparsames Beförderungsmittel, hat gerade neue Hydraulikölbehälter am Öllager angeliefert. Kleine Szenen am Rande beleben die Anlagenausgestaltung bekanntlich ungemein. Das gilt natürlich ebenso für ein Bw-Schaustück!





Von der hochgeständerten Trasse aus werden die Vorratsbehälter des Bunkers aus bestückt. Dabei kamen Kohlewagen aller Gattungen, bevorzugt aber Selbstentladewagen zum Einsatz.

18 620 rückt vom Besandungsturm nun zum Wasserfassen vor. Bw-Alltag in einem großen Dampflok-Betriebswerk.

wurden dann von diesem angehoben und über dem Tender der bereitstehenden Lok ausgeleert. Anstelle eines Kranes konnte die Beförderung der Kohle auch mit Schrägaufzügen, Baggern oder Förderbändern erfolgen. Auf jeden Fall war hier eher Muskelkraft angesagt.

In größeren Anlagen fanden sich meist mehrere Kräne, bei Großbekohlungsanlagen mit sehr hoher Lokdichte befanden sich über den Gleisen Hochbunker, aus denen die Kohle von oben direkt in die Tender rutschen konnte. Man bediente sich schlichtweg der Schwerkraft. Die Beschickung der Hochbunker erfolgte zumeist über Drehkräne.

Eine besondere Form von Kohlebunkern stellte die Beschickung über Sturzbühnen dar. Hier verlief parallel zu den Bekohlungsgleisen ein höhergelegtes Gleis, auf dem die Kohle herangeführt wurde. Die hierbei am liebsten verwendeten Wagen waren Selbstentladewagen, aus denen die Kohle durch ihr Eigengewicht in die darunter liegenden Vorratsbunker rutschen konnten. Von dort führen verstellbare Rutschen oder Förderbänder über das Bekohlungsgleis. Man fand Sturzbühnen aber wegen des baulichen Aufwandes eher dort, wo auch natürliche Höhenunterschiede genutzt werden konnten.

In guter Ergänzung zu den Sturzbühnen muss die sogenannte Huntsche Bekohlung gesehen werden. Hier befand sich zwischen zwei Bekohlungsgleisen ein großer Hochbunker. Dies waren ein oder mehrere Rutschbunker, die in ein Stahlgerüst eingebaut und überdacht waren. Aus den Rutschbunkern konnte die Kohle über verstell- und verschiebbare Rutschen direkt in die Tender der darunter befindlichen Loks rutschen.





Oben: 01 147 hat mittlerweile sämtliche Behandlungsstadien im Bw abgeschlossen und fährt an der Verwaltung (Lokleitung) vorbei aus.

Oben links: Die formschöne Schnellzuglokomotive hat weiter ihre Stationen im Verlauf der Lokbehandlungsanlagen gewechselt: Über der Entschlackungsgrube werden hier die letzten Reste der Befeuerungsrückstände entleert. Der Bockkran darüber ist zur Bewegung der Loren aus dem Schlackenkanal und gegebenenfalls für Untersuchungsarbeiten notwendig.

Links: Der Kohlebunker einmal von oben gesehen. Auf diesem Bild wird deutlich, wie die Kohle aus den Selbstentladewagen schräg nach unten in die Vorratsbansen rutschen kann und von dort aus mit der Eimerkette wieder nach oben in den Hochbunker befördert wird.

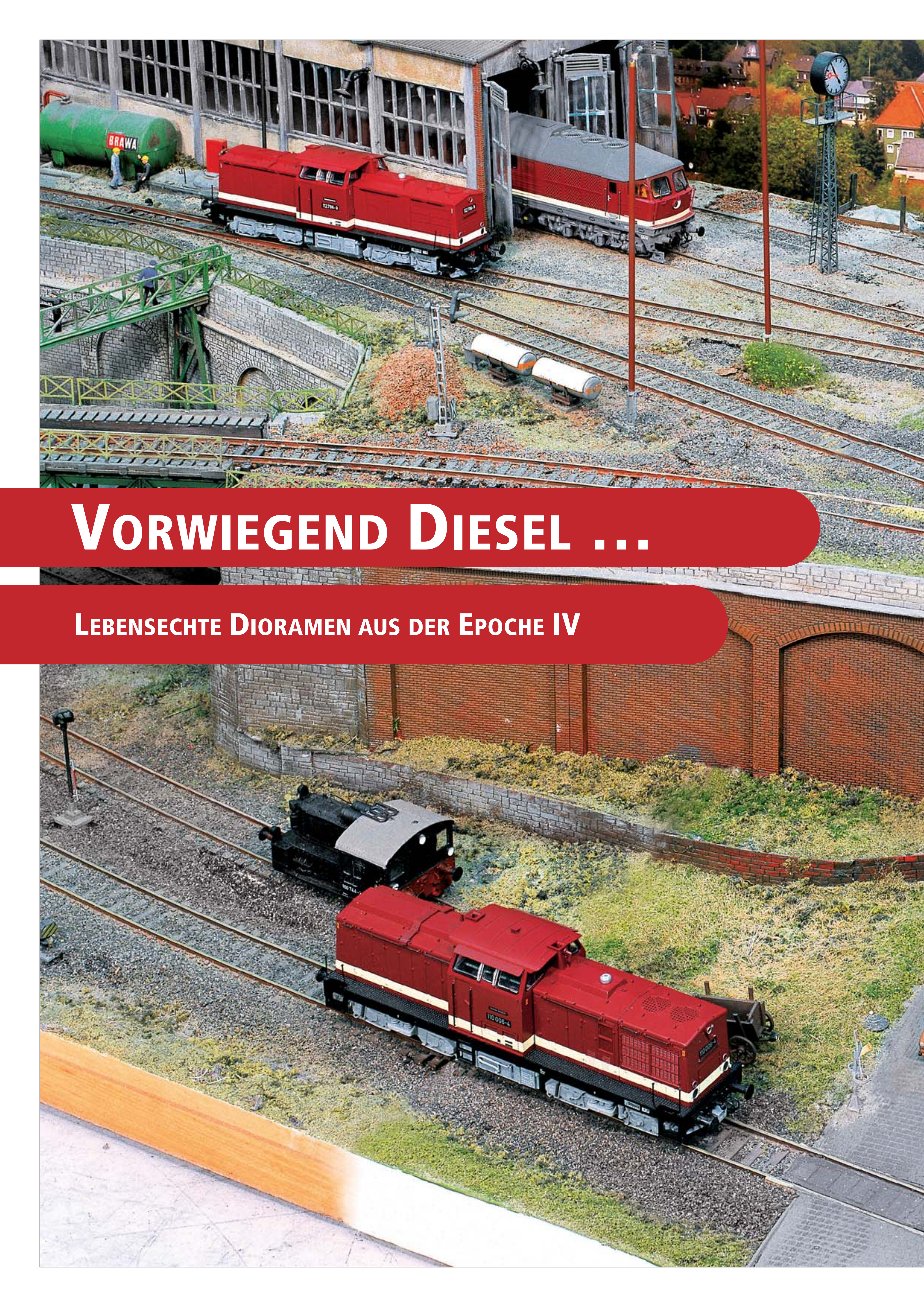
Der eigentliche Clou dieser Bekohlungsanlage war aber ihre vertikale Kohlenbeförderung aus dem unterhalb des Gleisniveaus angeordneten Vorratsbunker nach oben. Der Grubenboden ist dabei zur Mitte hin geneigt.

Die Beschickung der Kohlenbunker erfolgt über eine endlose, kontinuierlich fördernde Eimerkette. Diese Kette lief waagerecht in einem Bodenkanal über die Länge des Vorratsbunkers an der Schmalseite des Gerüsts nach oben, dann waagerecht über eine Entladung oben am Gerüst und an der anderen Schmalseite zurück in die Grube.

Vorteile dieser Bauform waren hohe Kapazität und kontinuierliche Förderung. Dem standen als Nachteile ein begrenzter Kohlenvorrat und die notwendige Vorhaltung von Selbstentladewagen (Entladung zwischen oder neben die Gleise) gegenüber. Eine der bekanntesten Anlagen dieser Bauform stand bis 1975 am Münchner Hauptbahnhof. Auch in Würzburg gab es eine ähnliche Anlage.

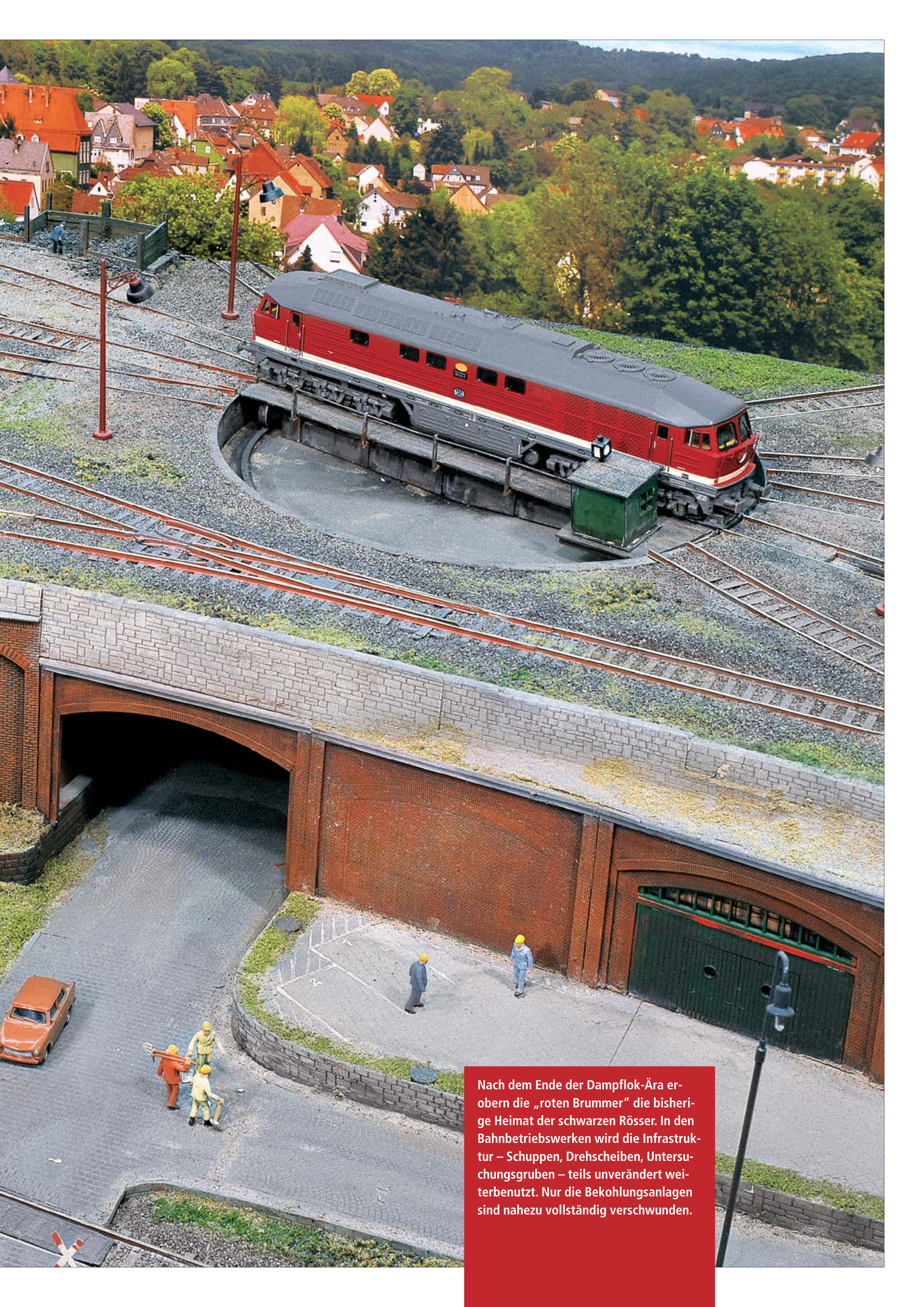
Ein passendes H0-Modell gab es bis jetzt nur als Kleinserienmodell, das natürlich seinen Preis hatte. Ein Laserbausatz soll nun jedoch den Erwerb auch für den Modellbahnerkollegen mit dem eher normalen Geldbeutel erschwinglich machen. Sobald dieses äußerst interessante Modell in ein konkretes Stadium getreten ist, werden wir in der MIBA darüber berichten. Bleibt aber für diesen Normalmodellbahner immer noch das alles entscheidende Platzproblem, denn mit der Aufstellung eines solchen Hochbunkers allein ist es ja nicht getan, auch die dazugehörigen Anlagen, wie Entschlackung, Besandung, Lokremisen, Drehscheiben, Untersuchungsgruben und noch manches mehr wollen dargestellt werden, was mit einem nicht zu unterschätzenden Platzbedarf einhergehen dürfte.

Oder es bleibt, wie in unserem Fall, die Nachstellung in einem eigenen Schaustück, was aber ebenfalls einen großen Reiz für Anhänger der schwarzen Ungetüme ausmachen dürfte. *HM*



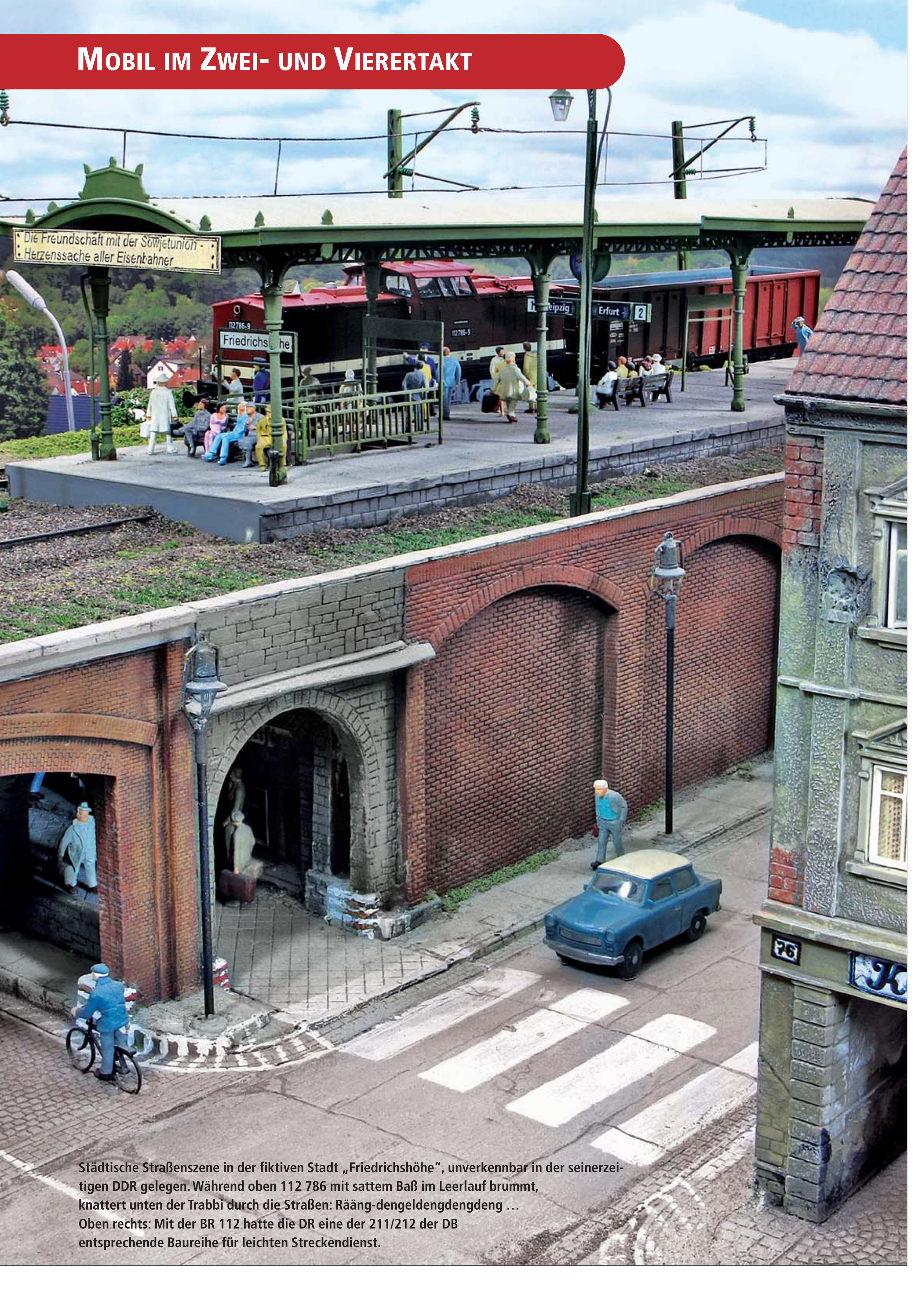
Vorwiegend Diesel ...

Lebensechte Dioramen aus der Epoche IV



Nach dem Ende der Dampflok-Ära erobern die „roten Brummer" die bisherige Heimat der schwarzen Rösser. In den Bahnbetriebswerken wird die Infrastruktur – Schuppen, Drehscheiben, Untersuchungsgruben – teils unverändert weiterbenutzt. Nur die Bekohlungsanlagen sind nahezu vollständig verschwunden.

Mobil im Zwei- und Vierertakt



Städtische Straßenszene in der fiktiven Stadt „Friedrichshöhe“, unverkennbar in der seinerzeitigen DDR gelegen. Während oben 112 786 mit sattem Baß im Leerlauf brummt, knattert unten der Trabbi durch die Straßen: Rääng-dengeldengdengdeng …
Oben rechts: Mit der BR 112 hatte die DR eine der 211/212 der DB entsprechende Baureihe für leichten Streckendienst.

Nach dem Zusammenschluss der beiden deutschen Staaten im Jahre 1990 und einer allmählichen Angleichung der Verhältnisse zwischen West und Ost, fällt es vielen nach fast 20 Jahren gar nicht mehr so leicht, sich an die damaligen – sagen wir mal – doch stark eingeschränkten Lebensumstände zu erinnern.

Doch gerade die Zeit vor der Wende, und hier die Epochen III oder IV, sind auch für den Modellbahner nach wie vor interessant, hatte doch der Dampfbetrieb in der DDR noch viel mehr seine Hochkonjunktur als im Westen. Auch die zahlreichen Umbauten, z.B. mit Reko-Kessel, geschlossenen Schürzen oder Boxpok-Rädern sind bzw. waren für Eisenbahnfans und Nachbauinteressenten ein ganz besonderes Schmankerl, das viele „Wessis“ zu Reisen in das benachbarte „Ausland“ veranlasste.

Zunächst fällt auf, dass sich in den Nachkriegsjahren und auch später am äußeren Erscheinungsbild unseres Bruderstaates gar nicht so sehr viel gegenüber den Vorkriegs- und Kriegsjahren verändert hat. Man findet zunächst viel Altbausubstanz, die einfach nur verbraucht aussieht und mit einer Art von „Einheitsfarbschleier“ überzogen scheint, was böse Zungen im Westen zu der lästerhaften (und natürlich auch ein wenig überheblichen) Bemerkung hat hinreißen lassen, der Osten Deutschlands hätte einen neuen RAL-Farbton „DDR-Grau“ kreiert. Zumindest in den Städten konnte man diesen Eindruck gewinnen.



Die wenigen Neubauten waren oft staatliche Gebäude, die aber in ihrer Architektur kaum irgendwelche Zeichen setzen konnten. Ganz im Gegenteil prägten die berühmt-berüchtigten Plattenbauten der DDR-Neubausiedlungen das Bild der Städte und riefen eher traurige Erinnerungen wach. Trotzdem war man als Bewohner oft froh, aus den maroden Altbauten in sozusagen moderne Alternativen umziehen zu können, hatte man dann doch wenigstens Strom, fließendes Wasser, Heizung sowie zeitgemäße Sanitäreinrichtungen in der Wohnung.

Die Zurückhaltung im privaten Engagement war aber nicht nur bei Instandsetzungen oder Neubauten festzustellen, sondern in quasi allen Lebensbereichen. Der Grund war (jedenfalls aus westlicher Perspektive betrachtet), dass es sich im Sozialismus einfach nicht lohnte, sich etwas Eigenes zu schaffen, da weder die Entlohnung noch ein möglicher Konsum irgendwelche Anreize boten, hier besondere Anstrengungen an den Tag zu legen.

Zudem waren viele Dinge einfach nicht erhältlich, was Bemühungen in diese Richtung erschwerten. Alles war staatlich gelenkt und die Planwirtschaft – man hatte eine staatliche Fünfjahres-Vorgabe, wie sich alles zu entwickeln hatte – tat ein Übriges dazu, ein Wachsen und Erneuern von Wirtschaft und Gesellschaft zu bremsen. Die wenigen selbständigen Betriebe hatten mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen, von denen die „Verwaltung des Mangels“ wahrscheinlich die größte war.



Die aus dem Westen bekannte Vielfalt an Dingen des täglichen Lebens fehlte dort gänzlich. Augenfällig wird dies zunächst einmal ganz banal an den Werbetafeln, es gab sie schlichtweg nicht! Stattdessen waren Parolen der Partei oder von Institutionen des Staates groß plakatiert und kündigten in schwülstigen Sprüchen die „Vorteile“ des Systems an, um diese wenigstens schwarz auf weiß zu haben.

In der Nachwende-Zeit erlangten diese Politparolen oft schon Kultcharakter, weil eine gewisse Situationskomik gleich mitgeliefert wurde. „Von der Sowjetunion lernen, heißt siegen lernen“ vor dem Hintergrund der sich gerade auflösenden UdSSR hatte sicher eine ähnliche Überzeugungskraft wie die Nazi-Durchhalteparole „Unsere Mauern können brechen, unsere Herzen nicht!“, die in der unmittelbaren Nachkriegszeit als Hintergrund für einen alliierten Militärlaster abgelichtet werden konnte. Im Modell gab es Ost-Transparente und SED-Spruchbänder allerdings nur kurzzeitig, der „Witz“ hatte sich schnell überlebt.

Im Straßenbild der DDR fällt zudem einfache und sparsame Kleidung auf, die man auch oft nur in eher gedeckten Farbtönen antraf. Genauso verhielt es sich mit den Straßenfahrzeugen. Die wenigen bekannten Automarken, allen voran Trabbi und Wartburg und allenfalls noch Skoda, auf die der DDR-Bürger manchmal fast ein Jahrzehnt warten musste, zeugen kaum von Vielfalt im Straßenverkehr. An Nutzfahrzeugen fällt einem als Erstes der Hersteller IFA und eventuell noch Barkas ein, ansonsten war es das schon.

Im Modell lassen sich die Figuren von Faller, Merten, Noch oder Preiser mit ein paar Pinselstrichen schnell in matten Farbtönen anpassen, wenn man vorher darauf geachtet hat, keine allzu großen Stilbrüche in der Form der Kleidung zu begehen. So sollte man es vermeiden, allzu modern gekleidete Jogger oder miniberockte Teenager oder gar Skateboardfahrer im Straßenbild zu platzieren.

Am sichersten wendet man sich in solchen kniffligen Stilfragen an einen „gelernten“ Ossi! Man denke nur an jenen Eisenbahnfan aus der BRD, der sich sehr bemühte, „drüben“ kleidungsmäßig nicht aufzufallen. Wie aus heiterem Himmel wurde er mit den Worten „He, du mit dein'm West-Pullover!“ angesprochen.

Oben: Die ehemalige Magistrale Richtung Westen ist herabgestuft, das zweite Gleis inzwischen abgebaut – eine Folge des Kalten Krieges.

Rechts oben: Stelldichein am Kiosk? Die Pkw-Fahrer kommen wohl weniger wegen der Zeitungen, als vielmehr zum Tausch von Ersatzteilen.

Rechts: Was im Westen bunt und teilweise verführerisch war, konnte in der DDR weder mit Farbe noch mit Aussagekraft das Volk überzeugen: Spruchtafeln – groß, aber wirkungslos.




HO Zeitschriften



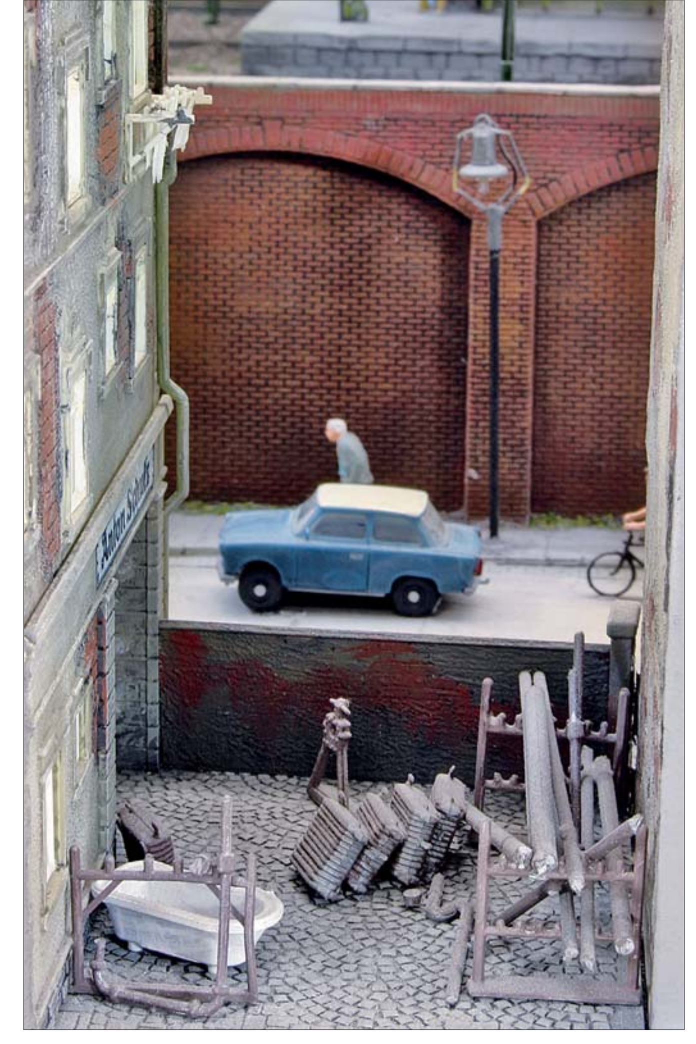
Straßenfahrzeuge gibt es von Brekina, Herpa und Wiking. Hochglanzpolierte Karossen wären aber sicherlich fehl am Platze. Beherrscht wird die Straßenszenerie zudem von Fahrrädern, gegebenenfalls beladen mit allerlei Transport- und Tauschgut. Denn in unserem Nachbarland blühte der Tauschhandel und wer das Glück hatte, eines der wenigen Produkte in den Läden zu ergattern, nahm mit, so viel er konnte und tauschte es später gegen andere Raritäten ein. Und das waren nicht nur die immer so viel gerühmten Bananen …

Was im Straßenbild besonders auffällt, ist der Zustand der Straßen: Das alte Kopfsteinpflaster hatte noch lange Bestand, oft fehlten einzelne Steine, Straßen hatten teils große Schlaglöcher oder waren notdürftig ausgebessert. Vielfach traf man Betonplatten an, die es dann auch oft in minderer Qualität gab, hatte man doch den Zement mit salzhaltigem Ostseesand vermischt, was dem Eisenbahnfreund ohnehin vom Zustand der Betonschwellen auf vielen DR-Strecken bekannt war.

Vergessen Sie nicht, wenn Sie ein DDR-Stadtbild nachempfinden wollen, einen HO-Laden zu platzieren, dazu vielleicht ein Hinweisschild, wo sich der nächste Intertank befindet (wichtig für Westbesucher). *HM*

Links: Mithilfe der vorgealterten Pola-Stadthäuser und ein wenig zusätzlicher Farbe entstand diese DDR-Straßenszene, die die Lebensumgebung im Osten treffend einfängt. Am Ende der Straße fehlt ein Schild: Vorsicht Kuppe!

Oben: Typische Accessoires wie die Partei-Parolen, die Kioskszene mit dem „reichhaltigen“ Angebot oder die heruntergekommenen Straßen geben den Eindruck dieser Ära gut wieder.



Rechts: Ein gutes Auge für die Hinterhofgestaltung und das entsprechende Ausstattungszubehör von Pola machten diese Szene möglich.

Rote Brummer



112 786-9 trifft an der Betankungsanlage des Bahnbetriebswerks ein. Der links im Bild sichtbare Kessel muss nicht zur Betankung gehören, denn die riesigen Behälter für den Dieselkraftstoff waren zumeist unterirdisch deponiert.



Rechts: Während die 112 zum nächsten Einsatz ausrückt und die frischlackierte 219 als Reservelok vorgehalten wird, dieselt ein Triebwagen der Baureihe 171 (eine „Ferkeltaxe“) über die Brücke zur Restaurierung ins Bahnbetriebswerk.

Offenbar wurde das Foto an einem Dienstag geschossen, denn da war es einer DR-Vorschrift zufolge Pflicht, sämtliche in der Dienststelle vorhandenen Signaltafeln zum Zeichen der Dienstbereitschaft außerhalb des Gebäudes zu zeigen.



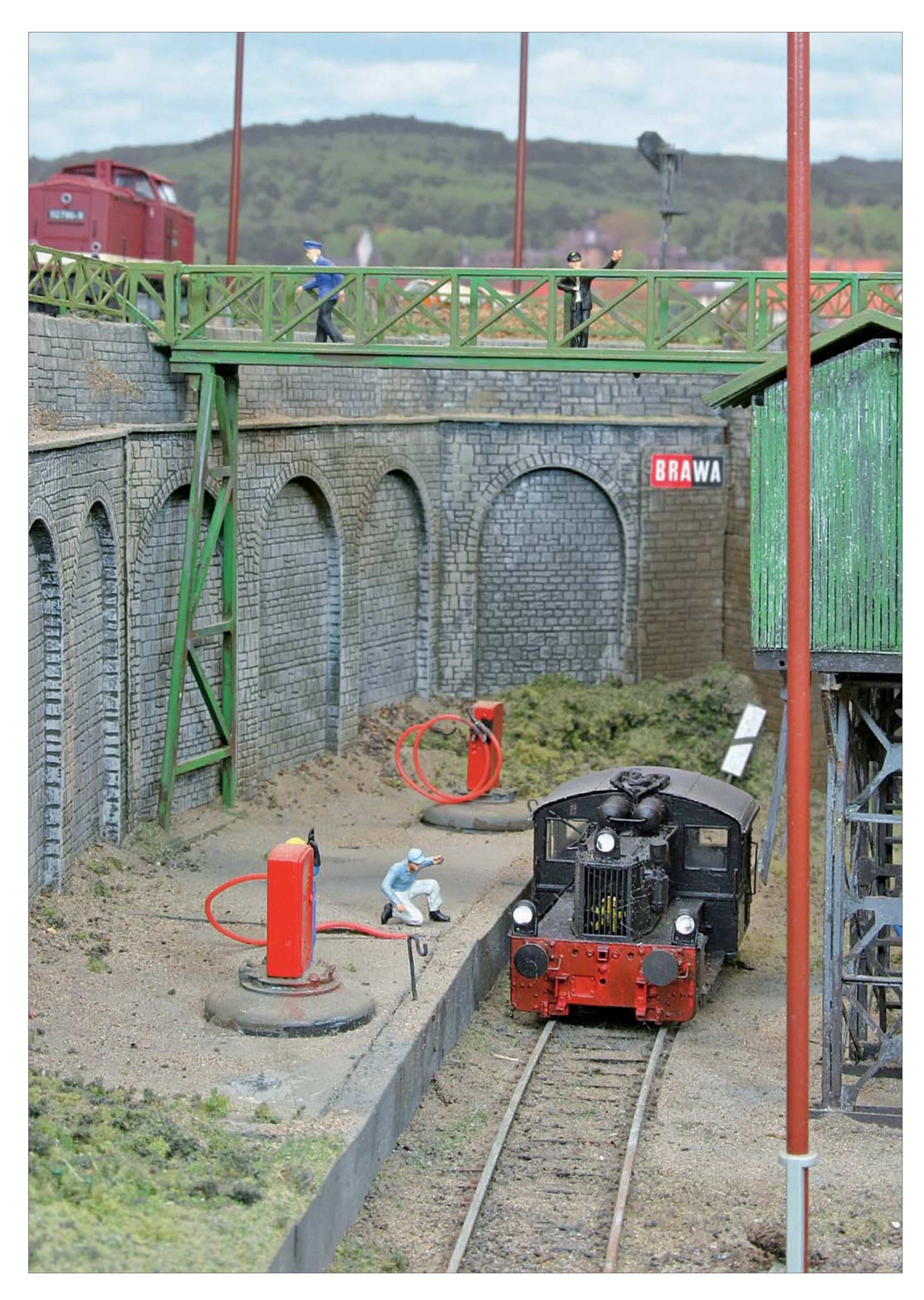
Bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR begann die „Verdieselung“ in größerem Stil erst Mitte der Sechzigerjahre des vorigen Jahrhunderts und somit ein Jahrzehnt später als bei der Deutschen Bundesbahn. Da Erdöl aus der Sowjetunion zu jener Zeit (gemessen an heutigen Preisen) vergleichsweise billig verfügbar war und in Schwedt an der Oder ein modernes Erdölverarbeitungswerk entstand, beschloss die alles bestimmende Parteiführung und in ihrem Gefolge die Regierung der DDR, die Dieseltraktion der Elektrifizierung vorzuziehen – eine kurzsichtige Entscheidung, die eineinhalb Jahrzehnte später dramatische Folgen haben sollte. Doch dies sah Mitte der Sechzigerjahre freilich noch niemand.

Wesentlich brennender war da schon die Frage, welche Dieselloks an die Stelle der zahlreichen Dampflokomotiven aus Länderbahn- bzw. DRG-Zeiten treten sollten. Auch an den Ersatz der Neubauloks musste ja gedacht werden, obwohl man deren Produktion erst wenige Jahre zuvor eingestellt hatte.



Im Gegensatz zur Entscheidung zugunsten der Dieseltraktion existierte schon seit geraumer Zeit ein detailliert durchdachtes Beschaffungsprogramm für Lokomotiven sowie Triebwagen mit Verbrennungsmotoren und hydraulischer Kraftübertragung. Das Programm sah nur fünf Grundtypen von Lokomotiven und nur drei Grundtypen von Dieseltriebwagen mit jeweils exakt abgesteckten Einsatzfeldern vor. Sie reichten vom leichten Rangierdienst (V 15) über den Nebenbahndienst (V 100) bis zum schweren und schnellen Einsatz auf Hauptstrecken (V 240). Durch Variierbarkeit der Motorleistung mit passend abgestimmten Getriebesystemen und Modifizierung der Fahrwerke war es überdies möglich, vorhandene Prototypen bzw. Grundmodelle differenzierten Betriebsanforderungen exakt anzupassen. So ließ sich die V 180 in einer vierachsigen Version für Hauptstrecken und als sechsachsige Ausführung (mit geringerer Achslast) für wichtige Nebenbahnen beschaffen.

Das mit diesem Plan verbundene, konstruktive und fertigungstechnische Baukastensystem galt in Europa als einmalig. Doch dem (übrigens auch „im Westen“ anerkannt) hohen Standardi-


BRAWA



Linke Seite: Die Köf dient dem Bw als „Hofdame" zum Verschieben kalt abgestellter Dieselloks. Auch dieses Foto zeigt nur die Zapfsäulen der Betankung, während die Kraftstoffbehälter unsichtbar bleiben.

Oben: Kleine Diesellok-Parade im Mini-Bw. Die 112 ganz links war die Nebenbahnlok der DR schlechthin, die 219 als 119 ihr wohl größtes Sorgenkind und die 131 der Kraftprotz für schwere Güterzüge.

sierungsgrad der Verdieselungstheorie der DR folgte, wie so oft, keine konsequente Beschaffungspraxis.

Da die Lokomotivindustrie der DDR den gewünschten Stückzahlen partout nicht nachkommen konnte und schwere dieselhydraulische Lokomotiven mit Leistungen über 2500 PS vorerst nicht serienreif zu entwickeln vermochte, begann bereits 1967 (auch aus Gründen treuer politischer Gefolgschaft) der Import sowjetischer Dieselloks. Einerseits durchbrachen diese völlig anders konstruierten Maschinen mit ihrer elektrischen Kraftübertragung die von der DR fein ausgedachten Prinzipien, andererseits waren die russischen Wuchtbrummen aber sofort lieferbar und erwiesen sich (nach anfänglichen Problemen) als leistungsstark, robust und zuverlässig.

Mit Ausnahme der V 60, V 75, V 180 und V 200 hat bzw. hatte Brawa sämtliche DR-Dieselloks und sogar den Dieseltriebwagen VT 2.09 im Lieferprogramm. Das hier vorgestellte Diorama eines Bahnbetriebswerks speziell für Dieseltriebfahrzeuge spiegelt die von äußeren und inneren Zwängen bestimmte Beschaffungspraxis der DDR-Staatsbahn eindrucksvoll wider. Zeitlich gesehen dürfte es sich um die Übergangsphase von der Deutschen Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG handeln, denn unter den Mitwirkenden der Szenerie taucht neben einer immer noch tätigen „uralten" Kleinlok (Köf) auch schon eine frischlackierte Diesellok der Baureihe 219 auf.

Überaus typisch für ein „Diesel-Bw" der DR ist die Lok der Baureihe 112. Sämtliche Maschinen dieses Typs basieren auf der V 100 der DR, deren Serienlieferung 1967 begann. Ab 1970 unter der Baureihenbezeichnung 110 geführt, rüstete man eine größere Zahl dieser Loks ab 1981 mit leistungsgesteigerten 883-kW-Motoren aus. Obwohl die umgebauten Maschinen nun in die Baureihe 112 eingegliedert wurden, blieben die alten Ordungsnummern hinter der neuen Baureihenziffer erhalten. Bei 112 786 in unserem Bw kann es sich also nur um die ehemalige 110 786 handeln.

Wie ihr großes Vorbild, so fährt auch das Modell mit hellgrau lackierten Drehgestellen. Im Unterschied zur früheren Farbgebung mit schwarzen Drehgestellen sollte das Hellgrau helfen, Haarrisse besser und vor allem rechtzeitig zu erkennen. Im Allgemeinen hielt sich die hellgraue Farbgebung aber nur wenige Wochen, bis sich eine nahezu gleichmäßige, bräunliche Patina-Schicht aus Staub und Bremsabrieb auf die Drehgestelle legte.



Oben: Auch die uralte Köf der Baureihe 100 hat einmal Durst. Die einst überaus zahlreich vorhandenen Kleinlokomotiven sind heute in Ost und West fast völlig ausgestorben.

Rechts: Selbst wenn es durchaus reizvoll sein mag, die Patina der Dampflokzeit nachzubilden – in einem „reinen" Diesellok-Bw muss man ohne große Qualm- und Rußspuren auskommen.

Unten: Auch die Modelldarstellung eines Bahnbetriebswerks für Diesellokomotiven „lebt" vom Detail: Man beachte den liegengebliebenen Schotter und die gealterten Kleinkessel!



Auch die roten Brummer der Baureihe 130 dürfen als typische DR-Lokomotiven gelten. In der damaligen Sowjetunion zunächst als V 300 bestellt, ging aus diesem Grundmuster einer schweren Hauptstreckenmaschine ab 1970 eine ganze Baureihenfamilie hervor: die Baureihe 130 als 140 km/h schnelle, noch stark prototypische Lok ohne Zugheizung, die 131 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h für den besonders schweren Güterzugdienst und die massenhaft beschaffte 132 mit Zugheizeinrichtung und 120 km/h Höchstgeschwindigkeit als fast universell verwendbare, vor allem im Schnellzugdienst eingesetzte Maschine. Die auf dem Diorama anwesende 130 101 ist übrigens eine besondere Lok: Sie diente als Erprobungsträger für die elektrische Zugheizeinrichtung der 132.

Gewissermaßen das entgegengesetzte Extrem zu den riesigen Maschinen der russischen V-300-Familie verkörperten die kleinen roten Triebwagen der VT-2.09-Serie. Erstmalig 1960 geliefert, erhielten die vermeintlichen Schienenbusse schon bald verstärkte Motoren und konnten mit Bei- und Steuerwagen zu kurzen Zugverbänden erweitert werden. Auf vielen Nebenbahnen, besonders einstigen Klein- und Privatbahnstrecken, gehörten die „Ferkeltaxen“ über Jahrzehnte hinweg zum Alltagsbild. Sie dürfen somit auch am Rande einer Bw-Szenerie nach DR-Vorbild nicht fehlen.

Obwohl die frischlackierte 219 025-4 im Vergleich zur „altroten“ 130 ein recht smartes Bild abgibt, kann weder ihr neues Design im Stil der Baureihe 229 noch ihre DB-AG-Nummer darüber



Die Besandungsanlagen für Dampf- und Dieselloks waren bei der Deutschen Reichsbahn identisch. Mit der links wartenden 131 101 hat Brawa die Erprobungslok für elektrische Zugheizung nachgebildet.

Rechte Seite: Während sich im hochgelegenen Bw die roten Brummer aus der russischen V-300-Familie tummeln, rollt 112 786-9 zu ihrem Planzug. Die Bahnunterhaltungsarbeiter haben Feierabend.

hinwegtäuschen, dass es sich bei dieser Baureihe um ein langjähriges Sorgenkind der DR handelte. Ursprünglich als Weiterentwicklung und Nachfolgerin der hochbewährten V 180 gedacht, sollten die in Rumänien gefertigten Dieselloks der DR-Baureihe 119 die Ende der Siebzigerjahre noch immer eingesetzten Dampfloks der Baureihen 50, 52 und 95 ablösen. Doch die „U-Boote“, wie Bahnfans die Lokomotiven wegen ihrer „Bullaugen“ als Seitenfenster nannten, erwiesen sich als störanfällig. Erst durch den Einbau von Motoren aus DDR-Fertigung, die sich in den Loks der Baureihen 110 und 118 bestens bewährt hatten, gelang es, den Schadbestand zu senken. Dennoch blieb die 119 ein immer wieder kränkelndes Kind. Weil die Reichsbahn auch nach 1989 und angesichts der verschlissenen Loks der V-180-Familie nicht auf die 119 (nun 219) verzichten konnte, forcierte sie die Gesundungsmaßnahmen.

20 Lokomotiven wurden bei der Firma Krupp Verkehrstechnik in Essen zur neuen Baureihe 229 für den Einsatz vor Interregio- und Intercity-Zügen modernisiert. Mit 2760 kW Motorleistung mutierten diese Maschinen zu den stärksten dieselhydraulischen Lokomotiven der DB AG überhaupt. Nach dem Vorbild der neuen Lackierung dieser hochgezüchteten U-Boote erhielten auch einige nicht umgebaute Maschinen eine derartige Farbgebung. 219 025-4 ist also nur eine „falsche“ 229.



Bei dem zweiständigen Lokschuppen unseres „Diesellok-Depots“ handelt es sich offenbar um einen Bau, wie er nach dem Zweiten Weltkrieg überall dort entstand, wo die riesigen Rundschuppen der Dampftraktion durch Einsatzstellen für Dieselloks ergänzt werden mussten. Aber auch, wenn neue Lokbahnhöfe speziell für die moderne Traktion erforderlich wurden (etwa an wichtigen Nebenbahnen), baute die Deutsche Reichsbahn solche Lokschuppen. Anders als bei einem Bahnbetriebswerk der Dampflokzeit sucht man hier vergeblich nach Rußspuren oder Schlackeresten zwischen den Gleisen; es dominiert eine eher hell wirkende Schotter- bzw. Kiesbettung.

An die Stelle des meist gewaltigen Kohlebansens mit Kran ist eine Betankungsanlage für Dieselkraftstoff getreten, von der man nur die Zapfsäule sieht, da sich die Tanks gut gesichert unter der Erdoberfläche befinden. An die Dampflokzeit erinnert aber noch immer die Besandungsanlage, denn auch Dieselloks benötigen den feinen Sand, um vor schweren Zügen und bei schlüpfrigen Gleisen besser anfahren zu können. Im Grunde unterschieden sich diese Besandungsanlagen nicht von den entsprechenden Einrichtungen für Dampfloks. *fr*

Beton ist nun mal nicht bunt …

Beton – es kommt drauf an, was man draus macht. Wohl wahr, dieser Werbespruch aus den Siebziger- und Achtzigerjahren! Aber das ist es ja gerade: Das farblose Grau des harten Stoffes geht früher oder später aufs Gemüt. Die Ruhruniversität Bochum mag hier als eines von vielen Beispielen dienen, galt sie doch lange Jahre als – im wahrsten Sinne des Wortes – Hochburg für Selbstmörder.

Damit ist klar, was man aus Beton nicht machen sollte: Sichtbeton. In der alten Zeit, die wir heute verklärend als die gute bezeichnen, wurde z.B. der Stampfbeton von Brückenbauwerken normalerweise mit Naturstein verkleidet. Eine akzeptable Lösung, die das Landschaftsbild schonte. Wer so manch herrliche Bellingrodt-Aufnahme von damals betrachtet, wird hier sicherlich zustimmen.

Leider hat diese Methode einer zusätzlichen Schicht auch zusätzliche Geldmittel erfordert, was früher oder später einfallsreiche Betriebswirtschaftler auf den Plan rief. Um also die ständig steigenden Kosten einer Baumaßnahme einigermaßen in Grenzen zu halten, wurde als Erstes an den nicht funktionalen Komponenten gespart. Die Tragfähigkeit einer Brücke wird von einer Natursteinverblendung ja schließlich nur belastet …

Besonders schlimm war es in den Boomjahren der Siebziger. Ganze Innenstädte vertristeten durch öffentliche Bausünden, für die teils alte Bausubstanz sogar noch geopfert wurde. Und das bei einer allgemeinen Haushaltslage, die bei den heute Verantwortlichen Begeisterungsstürme hervorrufen würde!



Die Bahn freilich musste schon damals sparen, wo es nur ging, und verzichtete beim Ausbau ihrer Infrastruktur auf jedwede zusätzliche Verfeinerungen. Stützmauern, Überführungen, Galerien – alles einheitlich grau in grau!

Bei der Gestaltung dieses Dioramas ist daher die zeitliche Zuordnung auf den ersten Blick erkennbar. Nicht weniger kunstvoll als bei den Dioramen der vergangenen Epochen gelang aber die Umsetzung: Die Elemente wurden wie beim Vorbild in Verschalungen gegossen; als Werkstoff diente Gips, das eine ebenso mineralische Basis hat wie Zement.

Die Einfärbung erfolgte mit handelsüblichen Wasserfarben, die in mehreren Schichten aufgetragen wurden. Den Abschluss bildete stark verdünntes Schwarz, das den Fugen die optische Tiefe gab, und helle, fast trockene Farbe für die Lichter der Kanten.

Und auch der Humor – in diesem Fall der schwarze Humor – kam nicht zu kurz: Wer genau hinsieht, entdeckt zwei Figuren, die an dieser Position dem Betrachter die Sorgenfalten ins Gesicht graben. Die werden doch wohl nicht etwa … *MK*



Was machen denn die alten „Leutchen“ da oben auf der Galerie? Die werden doch wohl nicht etwa …? Und falls wirklich nicht: Wie kommen sie dahin und vor allem wie wieder weg? Fragen über Fragen, die durch die gekonnt inszenierte Tristesse des Dioramas gefördert werden.

Rechts: Mit der Privatisierung des Bahnverkehrs in Deutschland und Europa wurden zumindest die Fahrzeuge wieder bunter und lenken so ein wenig von der grauen Umgebung ab.

Der Renner unter den Rossen

Sie war ihrer Zeit um Längen voraus. Als vielerorts noch Pferdefuhrwerke und Postkutschen das Tempo bestimmten und auch bei der Bahn die meisten Verbindungen Bummelzüge waren, glänzte die bayerische S 2/6 mit aberwitzigem Tempo: 154 km/h war weit mehr, als man sich gemeinhin überhaupt vorstellen konnte.

Die Münchner Lokfabrik Maffei baute 1906 unter der Leitung ihres Direktors Hammel eine Schnellzuglok, die in Sachen Eleganz und Leichtfüßigkeit alles bis dato Dagewesene in den Schatten stellte. Im Jahr darauf beeindruckte die Maschine mit einer sensationellen Schnellfahrt, die den seinerzeitigen Geschwindigkeits-Weltrekord bedeutete. Dennoch blieb die hochgezüchtete Konstruktion ein Einzelstück.

Die Gründe sind leicht nachvollziehbar: Für derartige Geschwindigkeiten waren weder die Strecken noch die Züge geeignet. Außerdem waren die Bremsen der S 2/6 viel zu schwach ausgelegt, um eine dem hohen Tempo angemessene Betriebssicherheit zu gewährleisten.

Die Lok wurde immerhin 18 Jahre im regulären Schnellzugdienst eingesetzt – freilich in den Fahrplänen der anderen Maschinen und somit weit unterhalb ihrer eigentlichen Möglichkeiten. Dabei kam sie auch für einige Jahre auf das pfälzische Netz, das damals von Bayern verwaltet wurde.

Die ursprünglich aus Glanzblech bestehende Verkleidung wechselte später in das für Bayern typische Grün; während der Pfälzer Jahre trug die Lok die dort übliche dunkelviolette Lackierung.

1925 – inzwischen war die Reichsbahn gegründet worden, die nach der Anlieferung der ersten Einheitslokomotiven (je zehn Exemplare der Baureihen 01 und 02) keine Verwendung für solche Einzelstücke mehr hatte – erfolgte die Überstellung ins damals noch junge Eisenbahnmuseum Nürnberg, nachdem die Lok noch einmal auf der Nürnberger Verkehrsausstellung gezeigt worden war. Im VMN erhielt die Maschine einen Ehrenplatz in der großen Fahrzeughalle, wo sie noch heute besichtigt werden kann. *MK*



Das Diorama zeigt das Verkehrsmuseum Nürnberg im heutigen Zustand. Alte Technik steht modernsten Vertretern des Individualverkehrs gegenüber.

Unten: Von Besuchern oft dicht umlagert – die S 2/6 auf ihrem Ehrenplatz





Ein Bild aus längst vergangenen Zeiten: Nach der Rekordfahrt von 1907 macht die S 2/6 mit der Betriebsnummer 3201 halt vor einem bayerischen Hauptsignal. Die soeben beendete Fahrt hat alle Erwartungen übertroffen: 154 km/h bedeuten Weltrekord! Direktor Hammel, der führende Kopf der Münchner Lokschmiede Maffei, ist aus dem Messwagen ausgestiegen und vertritt sich ein wenig die Beine. Er kann zufrieden sein mit seinem Entwurf. Nur die geringe Reibungsmasse der beiden gekuppelten Achsen ist noch ein Problem. Eine dreifach gekuppelte Lok müsste man konstruieren. Erste Ideen hat Hammel schon …



Die große Fahrzeughalle am Verkehrsmuseum Nürnberg hat über ein Zugangsgleis Verbindung mit der Außenwelt. Bei Überführungsfahrten von einem Museumsteil in den anderen muss die Sandstraße von der Polizei gesperrt werden. Zur Freude der Fotografen wird dabei die Rangierlok kurzzeitig wieder abgezogen, um den Blick auf die Lokfront freizugeben.

Die neue erfolgreiche DVD-Serie:

Modell Bahn TV

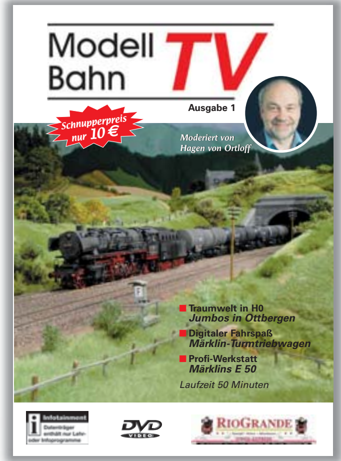
- Profi-Tipps
- Tolle Anlagen
- Neuheiten
- Blicke hinter die Kulissen
- Technik
- Digital
- Modellbahn-Werkstatt u.v.m.

Laufzeit je ca. 50 Minuten

Super-Paketpreis:
Modellbahn TV
1 + 2 (2 DVD)
nur 19,80
(Best.-Nr. 4503)

RIOGRANDE
Dampf • Reise • Abenteuer
VIDEO-EXPRESS

Bisher erschienen:



Die Themen:
Super-Modellbahn MO 187 Bad Driburg • Märklin-Sammler und Shinkansen • Gips-Werkstatt • Modellbahn & Schule • Digital mit dem Märklin-Turmtriebwagen • E 50-Tuning • Besuch bei NOCH

Best.-Nr. 7501
Schnupperpreis nur 10,- €



Die Themen:
Schweizer Alpen im MiWuLa Hamburg • BR 95 von Fleischmann • Besuch bei AUHAGEN • Felsgestaltung • Superanlage Mobaclub Meißen • Traummodellbahnen auf der Intermodellbau • Märklin-Bahn in den Anden

Best.-Nr. 7502
nur 14,80 €



Die schönsten Modellbahn-Filme von Eisenbahn-Romantik und RioGrande:



Die schönsten
Modelleisenbahnen

55 Minuten
Best.-Nr. 6406
22,95 €



Märklin
Fabrik der Träume

55 Minuten
Best.-Nr. 6409
22,95 €



Big Boy Country
in H0

55 Minuten
Best.-Nr. 6421
22,95 €



Traumanlage
Miniatur Wunderland

2 x 80 Minuten
Best.-Nr. 6424
22,95 €



Meisterwerke
en Miniature

100 Minuten
Best.-Nr. 6602
10,- €

Bestellen Sie noch heute bei:
RioGrande-Video/VGB-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/5348136 • Fax 08141/5348133
• E-Mail bestellung@vgbahn.de
www.modellbahn-tv.de • www.riogrande.de
• www.vgbahn.de

- Versandkostenpauschale Inland € 3,-, EU-Ausland und Schweiz € 5,-, übriges Ausland € 9,-, versandkostenfreie Lieferung im Inland ab € 40,- Bestellwert.
- Umtausch von Videos, DVDs und CD-ROMs nur originalverschweißt.
- Bei Bankeinzug gibt's 3% Skonto.
- Es gelten unsere allgemeinen Geschäftsbedingungen.

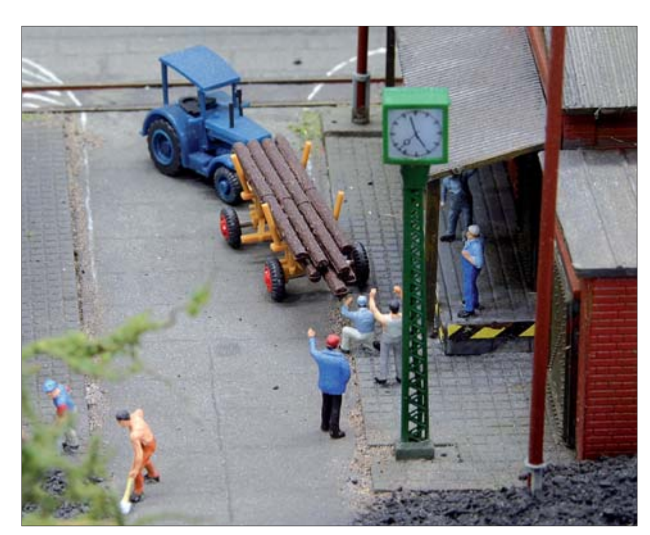
Mit Sparlack und neuen Motoren



Während über die hohe Stahlfachwerkbrücke eine der beiden Testloks der Baureihe 234 mit Caterpillar-Motor dröhnt, wird der „Röhrenzug" auf der zweigleisigen Hauptstrecke darunter von einem „U-Boot" der Baureihe 119 in der berüchtigten „Sparzwang-Lackierung" aus DDR-Zeiten gefördert. Die Szene lässt sich aufgrund der Farbgebung und Beschriftung der beiden Lokomotiven ziemlich exakt auf das Jahr 1992 datieren: Zu jenem Zeitpunkt liefen die Motortests mit der Baureihe 234, während die Lokomotive der Baureihe 119 unter dieser Baureihenbezeichnung bereits ein „Fossil" darstellen dürfte. Das exzellent gestaltete Diorama bringt nicht nur die „Stimmung" der verblassenden DDR herüber, sondern glänzt auch mit mustergültigem Modellbau!

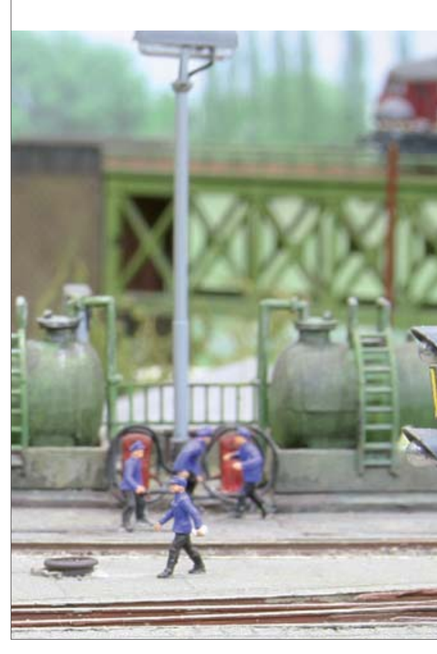
Was auch immer in der winzigen Fabrik des Jahres 1992 produziert wurde – die schwere Handarbeit der Beladung des sechsachsigen Flachwagens erscheint aus heutiger Sicht ebenso wenig vorstellbar wie die Bedienung eines derart „kleinen“ Gleisanschlusses.

Wie bereits in der Baugröße H0, so hatte es sich Brawa auch in N schon vor Jahren zur Aufgabe gemacht, Modelle der markantesten Diesellokomotiven der Deutschen Reichsbahn zu entwickeln und anzubieten. Als besonderes Verdienst muss dem Remshaldener Hersteller bescheinigt werden, dass er vor der Vielfalt der Varianten selbst dann nicht zurückschreckte, wenn es sich nur um Einzelgänger und Sonderbauarten handelte. Brawa hat es damit geschafft, einen nicht unwesentlichen Abschnitt deutscher Lokomotivgeschichte en miniature zu dokumentieren.



Das hier vorgestellte N-Diorama widerspiegelt (in ähnlicher Weise wie das Diorama eines Bahnbetriebswerks für Dieseltriebfahrzeuge – vgl. S. 68 ff.) die Übergangszeit von der DR zur DB AG zwischen 1990 und 1994. Neben Diesellokomotiven, die in noch völlig unberührtem Reichsbahn-Look über die Gleise brummten, tauchten bereits erste Versuchsmuster modifizierter Baureihen auf – in einer Umwelt, die rein äußerlich die typische Atmosphäre der DDR-Reichsbahn atmete. Dargestellt ist offenbar eine mittelgroße Stadt, die am Kreuzungspunkt einer zweigleisigen mit einer eingleisigen Hauptstrecke liegt. Die am Ort existierenden kleinen und mittleren Industriebetriebe produzieren noch, obwohl ihre aus rotem Ziegelmauerwerk errichteten Fabrikgebäude bereits aus der Gründerzeit zu stammen scheinen. Einige dieser Betriebe besitzen Gleisanschlüsse und müssen nach wie vor bedient werden, woraus zu schlussfolgern wäre, dass die Fotos zu Beginn der Neunzigerjahre entstanden sein müssen. Diese Vermutung bestätigen auch die beiden Diesellokomotiven, die mit Güterzügen unterwegs sind.

Eher unattraktiv, obwohl absolut authentisch, wirkt die Farbgebung der Lok der Baureihe 119. Ursprünglich waren die Maschinen dieser Baureihe in einer dem Farbschema der V 180 angepassten Lackierung mit durchgehender, dicker weißer Zierlinie geliefert worden. Da die als Sorgenkinder der Reichsbahn in Verruf geratenen Maschinen überdurchschnittlich oft das Reichsbahn-Ausbesserungswerk „besuchen“ mussten um instand gesetzt zu werden, stiegen ihre Unterhaltungskosten in beängstigende Höhen. Die finanziell ohnehin stets etwas klamme Reichsbahn stand unter einem Sparzwang, der bis-



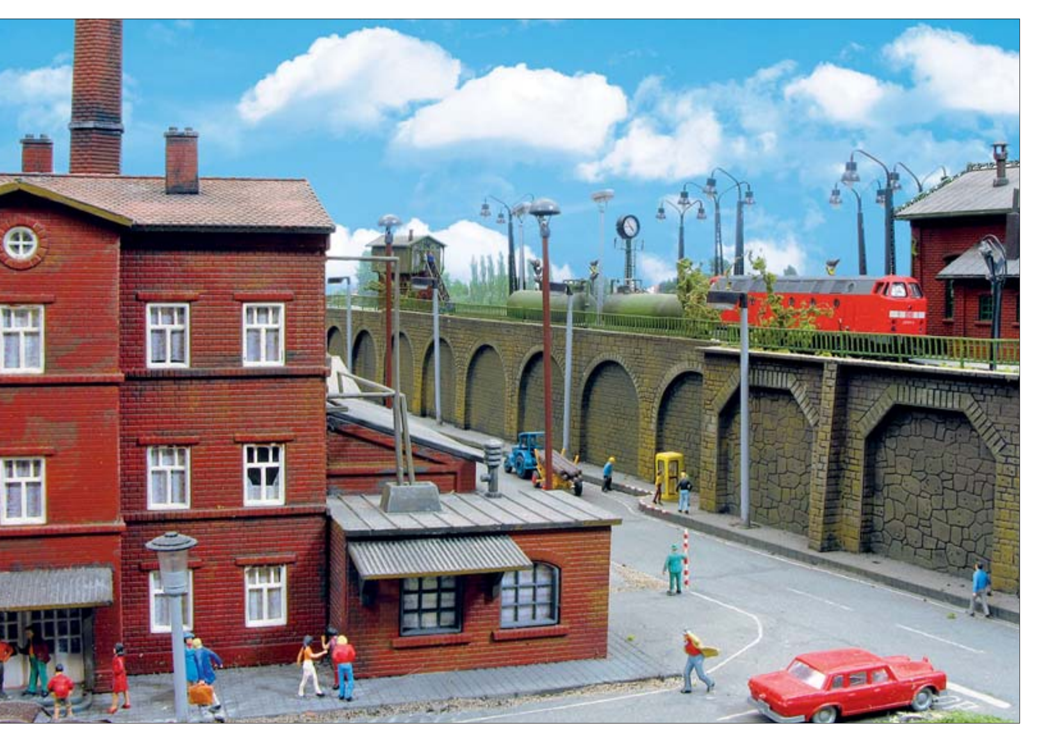
Positive Stimmung an der Dieseltankstelle: Der Sparzwang bei Dieselkraftstoff gehört (endgültig?) der Vergangenheit an.

Links: Ein Sechsachser mit Mannesmann-Röhren ist eingetroffen, der Aufschwung Ost kann beginnen.

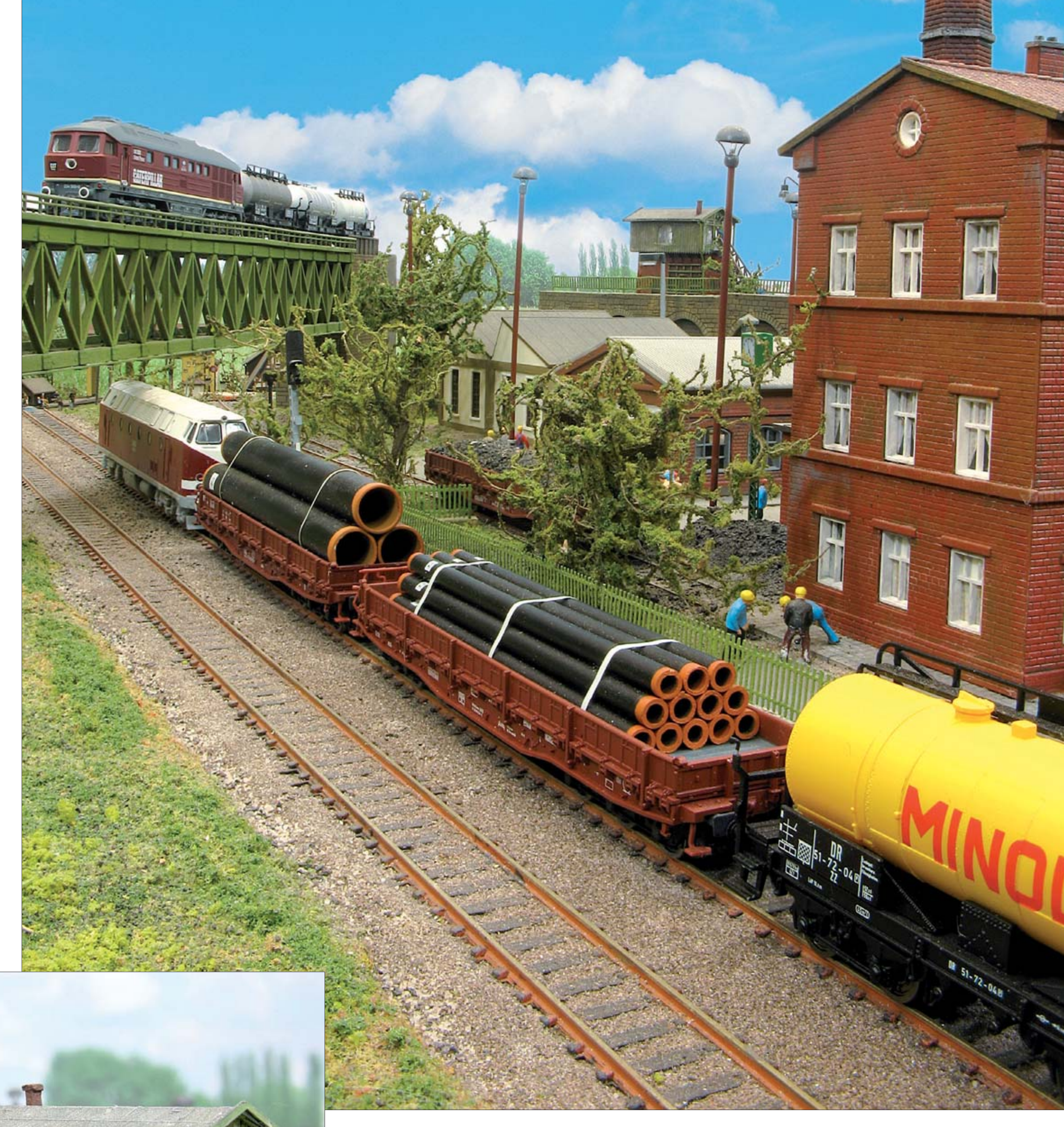
Unten links: Trotz neuer Lackierung wieder ein „Sparbalken“: nichts Neues im Osten!

Unten: Auch an der Stirnseite war die „Ludmilla“ als Caterpillar-Versuchslok erkennbar.

Rechts: Neue Röhren und alter Minol-Wagen in ein und demselben Zugverband: Solche Fotos waren 1992 wohl gerade noch möglich.







weilen eigenwillige Blüten trieb, darunter die Auffassung, ein weißer Frontbalken genüge, die durchgehende Zierlinie sei nicht erforderlich. Als dann 1990 die Geldquellen zu sprudeln begannen, bemühte man sich im Rahmen des Gesundungsprozesses für die 119 auch um Neulackierungen, darunter wieder eine mit weißem Frontbalken. Ob der vorteilhafter wirkte als der Sparbalken der DR?

Bei der Lok der Baureihe 132 handelt es sich um eine von sechs Maschinen dieser „Gattung", die der Erprobung neuer Motoren dienten. Weil man den Einsatz der grundsoliden 132 noch für lange Zeiträume vorsah, ließ man zwei Maschinen mit neuen Motoren aus Kolomna (Russland), zwei mit Krupp-Motoren und weitere zwei Maschinen mit Caterpillar-Motoren (Cat 3608) testen.

Bei der auf dem N-Diorama präsenten 132 handelt es sich (der Seitenanschrift „Diesel Power Caterpillar" zufolge) um die Lok 234 565-0 mit einem Motor amerikanischer Herkunft. Das Brawa-N-Modell erinnert somit unmittelbar an das Jahr 1992, als die Ingenieure herausfinden wollten, mit welchem der drei Motortypen die russischen roten Riesen in die Zukunft der Deutschen Bahn brummen sollten. *fr*

Seilbahnen und Sonstiges

Weitere Dioramen im Kurzporträt

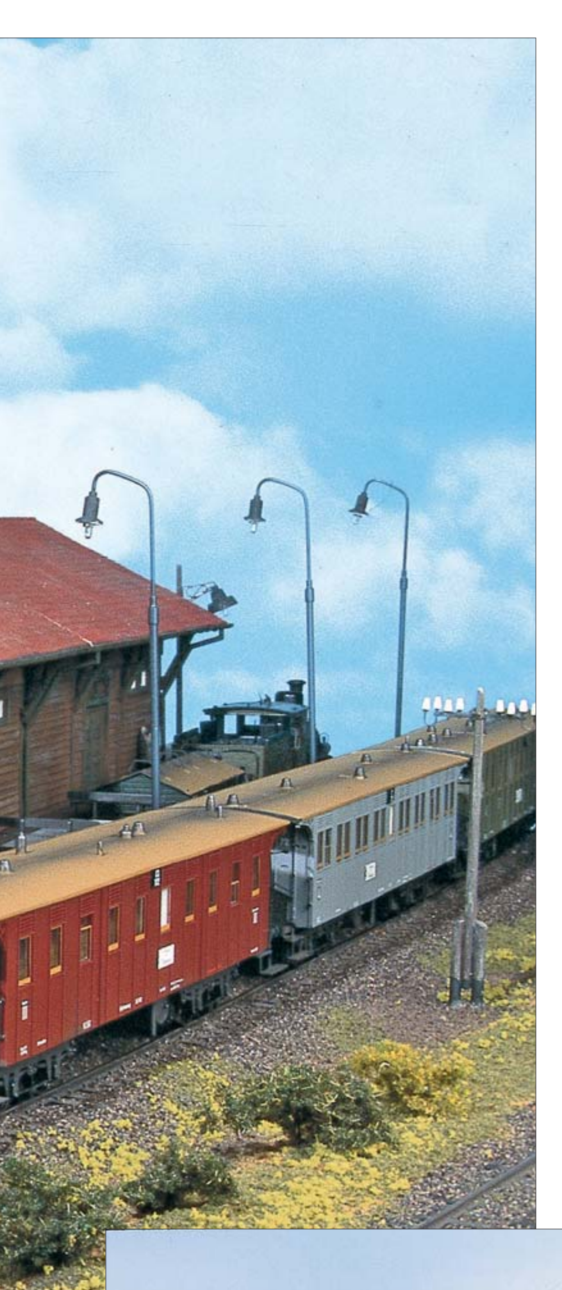


Noch lange nicht alle Motive waren auf den vorherigen Seiten zu sehen. Dazu ist das Angebot an Brawa-Dioramen einfach zu groß. Wir haben daher noch einige besonders schön gestaltete Stücke zu diesem Kurzporträt versammelt.

Auch hier liegt natürlich wieder der Schwerpunkt auf den alten Länderbahnzeiten. Viele Szenen atmen förmlich den neuen Geist des beginnenden Industriezeitalters. Mit Pferdefuhrwerken kommen die Gewerbetreibenden der Umgebung zum Bahnhof, wo die neue Technik den lang ersehnten Anschluss an die große weite Welt bietet.

Von dieser „neuen Technik“ gibt es heute kein einziges Stück mehr. Wer erinnert sich nicht an die großen Fahrzeugparaden zum 150-jährigen Jubiläum der Bahn? Viele Exponate stammten aus den vergangenen 40 bis 50 Jahren, einige aus der Vorkriegszeit, aber kein einziges wirklich aus den anlassgebenden Anfangsjahren der Bahn. Man hatte damals einfach nicht den Sinn für einen Erhalt historischer Fahrzeuge.

Den Weg allen alten Eisens ginge denn auch unsere Erinnerung an jene Maschinen, denen wir so viel verdanken, gäbe es da nicht filigrane Modelle mit ihrer feinen Detaillierung. Wie aus einer anderen Welt scheint dagegen ein moderner Triebwagen zu wirken, den wir als Kontrast in diese Seiten genommen haben. Er steht für eine Entwicklung, die unser Leben komfortabler, aber auch hektischer macht. Wie mag dereinst unsere Welt aussehen, wenn Sonderfahrten mit einem historischen ET 426 stattfinden? *MK*





Knochenarbeit mit minimaler technischer Unterstützung war das Bekohlen von Dampfloks zur damaligen Zeit. Nur gut, dass die kleine württembergische T 3 zu den genügsamen Dampfrössern zählt.

Vorbei am Güterschuppen rumpelt die württ. AD 1521 mit ihrem Schnellzug über die Weichen eines kleinen Bahnhofs. Wenig später wird sie am Bahnsteig halten, der bereits von vielen Fahrgästen im modischen Stil der Zeit bevölkert wird.

Unten: Auf der Straßenseite des Empfangsgebäudes pulsiert das Leben ebenso bunt wie auf dem Bahnsteig. Postkutschen, Fuhrwerke und der Kesselwagen der örtlichen Feuerwehr werden sämtliche mit „Hafermotor" bewegt. Inmitten des Treibens haben sich Hausfrauen nach dem Einkauf auf dem Markt zum Schwatzen niedergelassen. Das Diorama war zur Messe 2003 auf dem Brawa-Stand zu sehen.

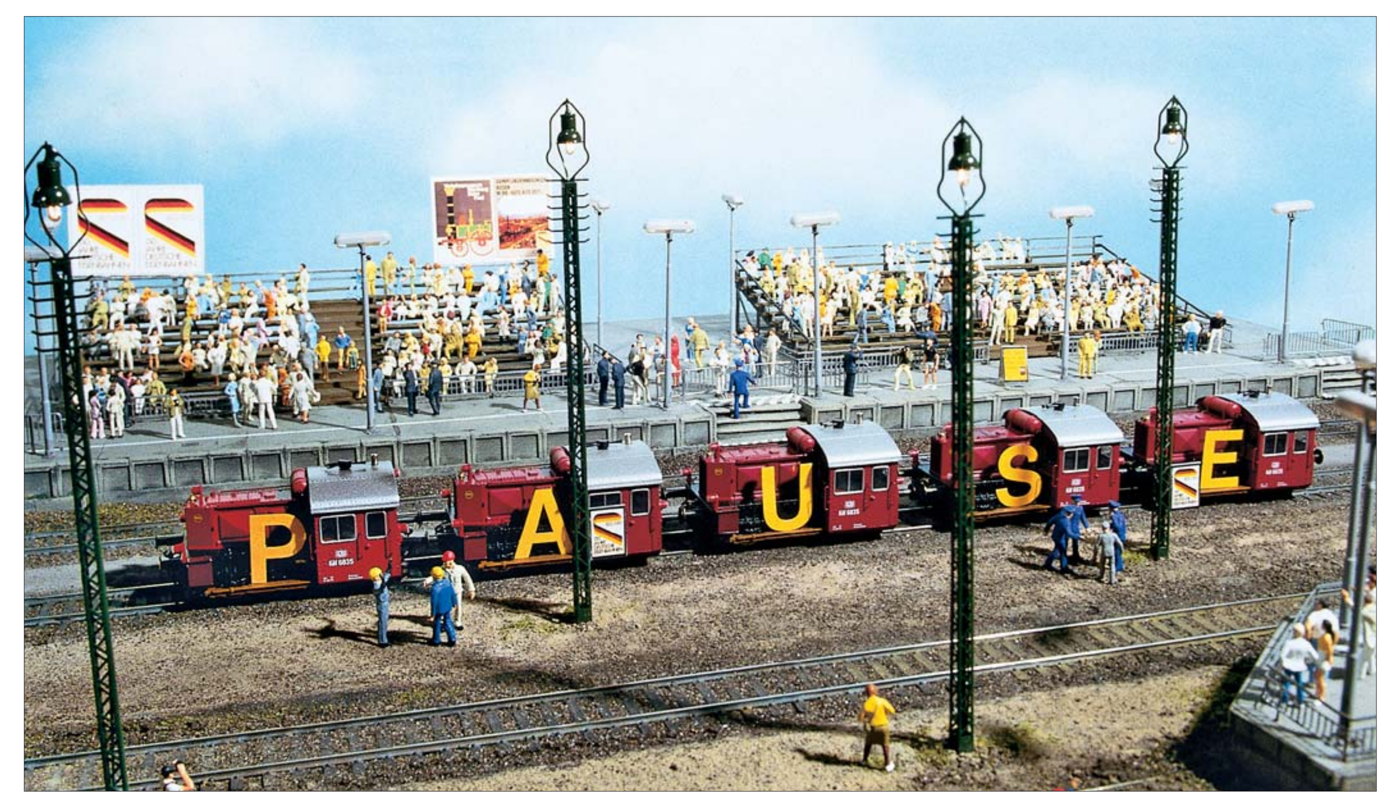


Ein massiver Fels und eine filigrane Brücke bilden den reizvollen Kontrast auf diesem Diorama, das 2006 zu sehen war. Schwindelerregend die Stützen für den Schuppen links wie auch für die Brücke selbst.

Unten: Als „Nummerngirls" zeigten sich zur Lokparade der Bahn 1985 diese fünf Köf. Brawa nahm das Motiv 1998 mit seinen neuen Kleinloks auf und vergaß auch die zahlreich erschienenen Zuschauer nicht.

Rechts oben: Von gewaltigem Hebegeschirr wird das Betriebswagenwerk dominiert, das hier zur Unterhaltung der alten Stahlpreußen dient.

Rechts unten: Welch ein Unterschied ist in der Unterhaltung des modernen zweiteiligen Nahverkehrstriebwagens vom Typ 426 zu sehen. Sicherheit bestimmt inzwischen die Arbeitswelt (Diorama von 2002).

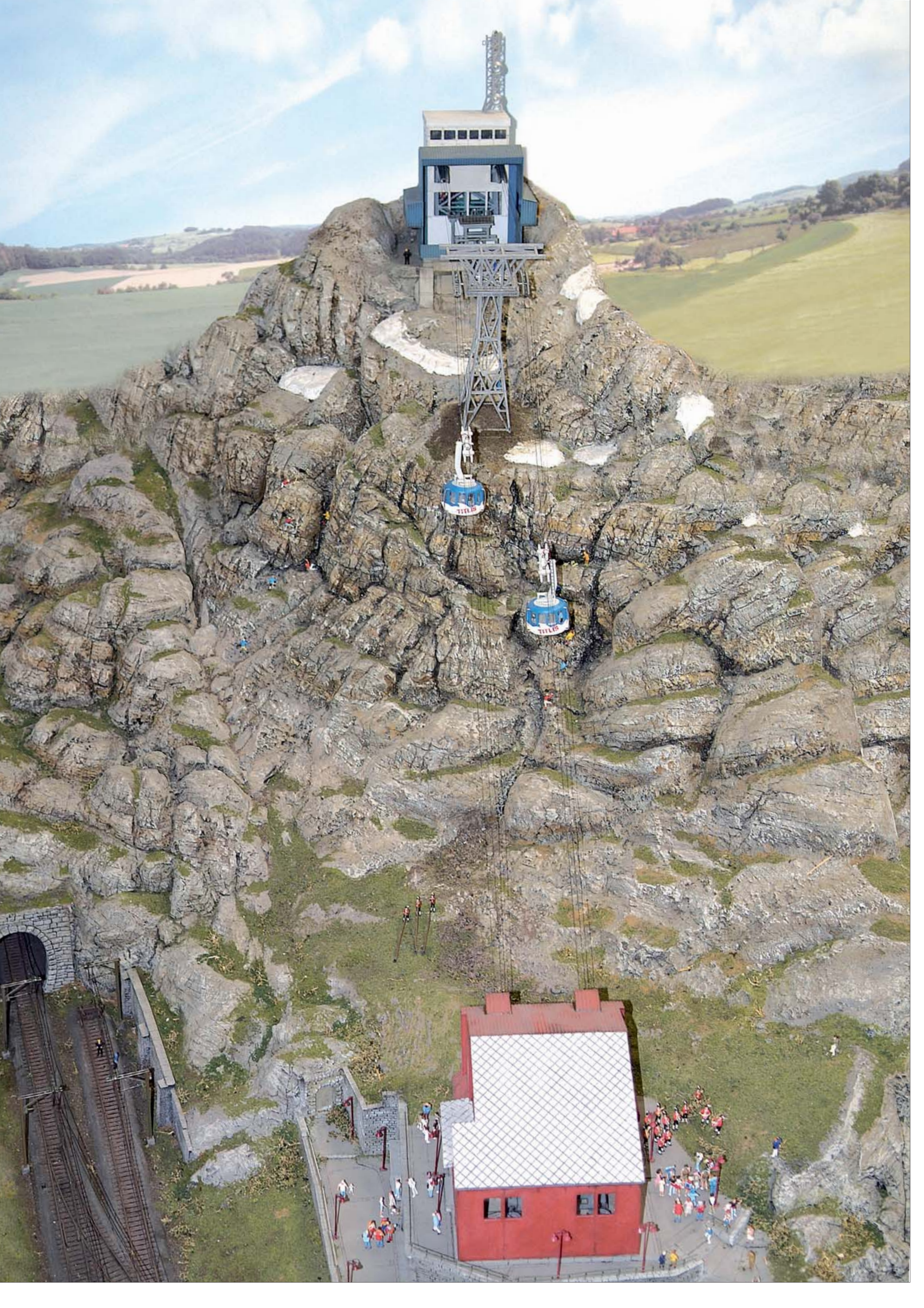


Links: In vielen Variationen gab es den typischen württembergischen Bahnhof. Hier ist statt der üblichen Schindelverkleidung ein Ziegelmauerwerk in der unteren Etage dargestellt.

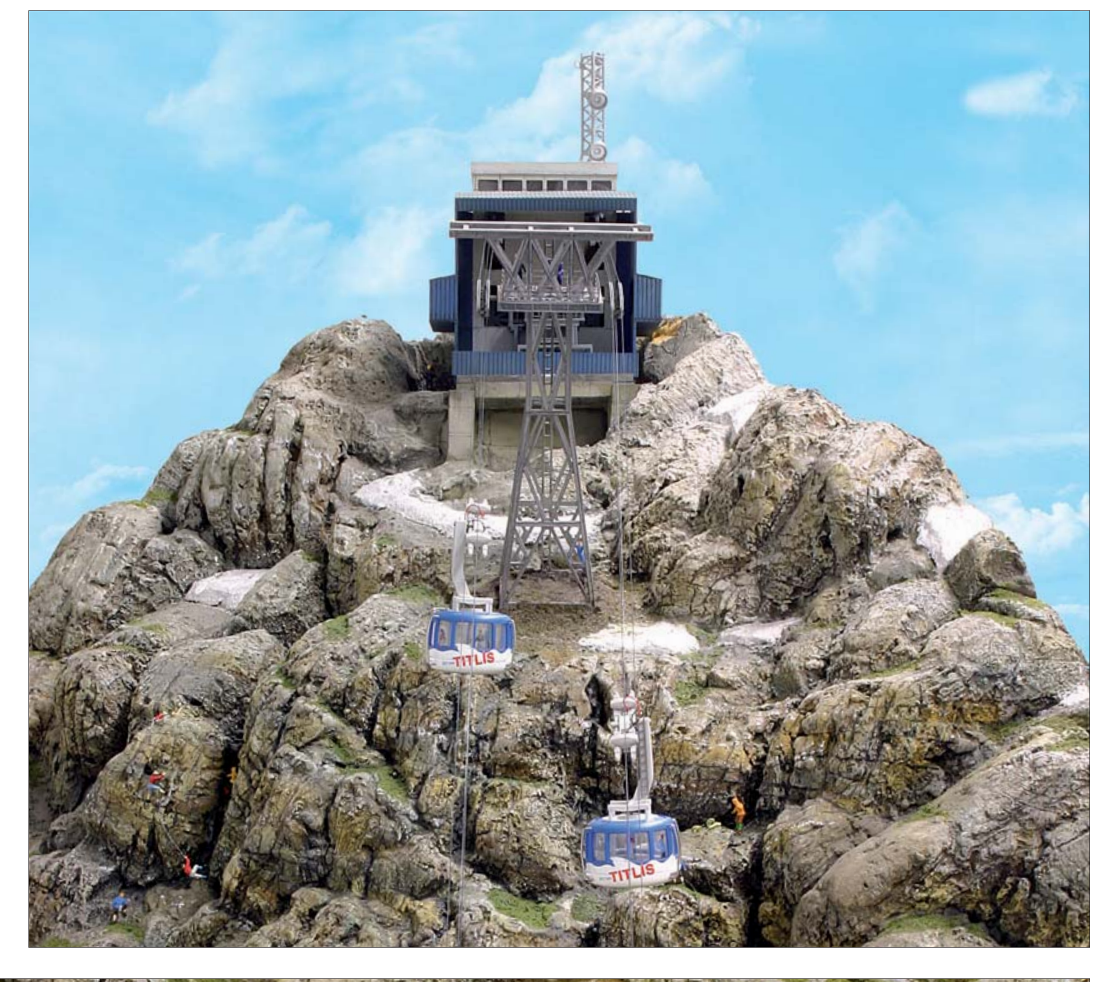
Links unten: Die Szenerie spielt offensichtlich zu Beginn der Reichsbahnzeit, denn die neue Farbe der schwarz-roten Lackierung steht der nunmehrigen BR 13 glänzend (Diorama gezeigt zur Messe 2006).

Noch existiert die 4. Wagenklasse, wie das Bild zeigt. Doch schon bald (im Oktober 1928) wird sich mit ihrer Abschaffung der Preis der billigsten Fahrt verdoppeln – begleitet vom berechtigten Volkszorn!

Unten: Der Abend senkt sich über dem kleinen Lokschuppen. Das fahle Licht der Beleuchtung lenkt unsere Aufmerksamkeit auf die detaillierte Inneneinrichtung. *Fotos: MIBA-Archiv*

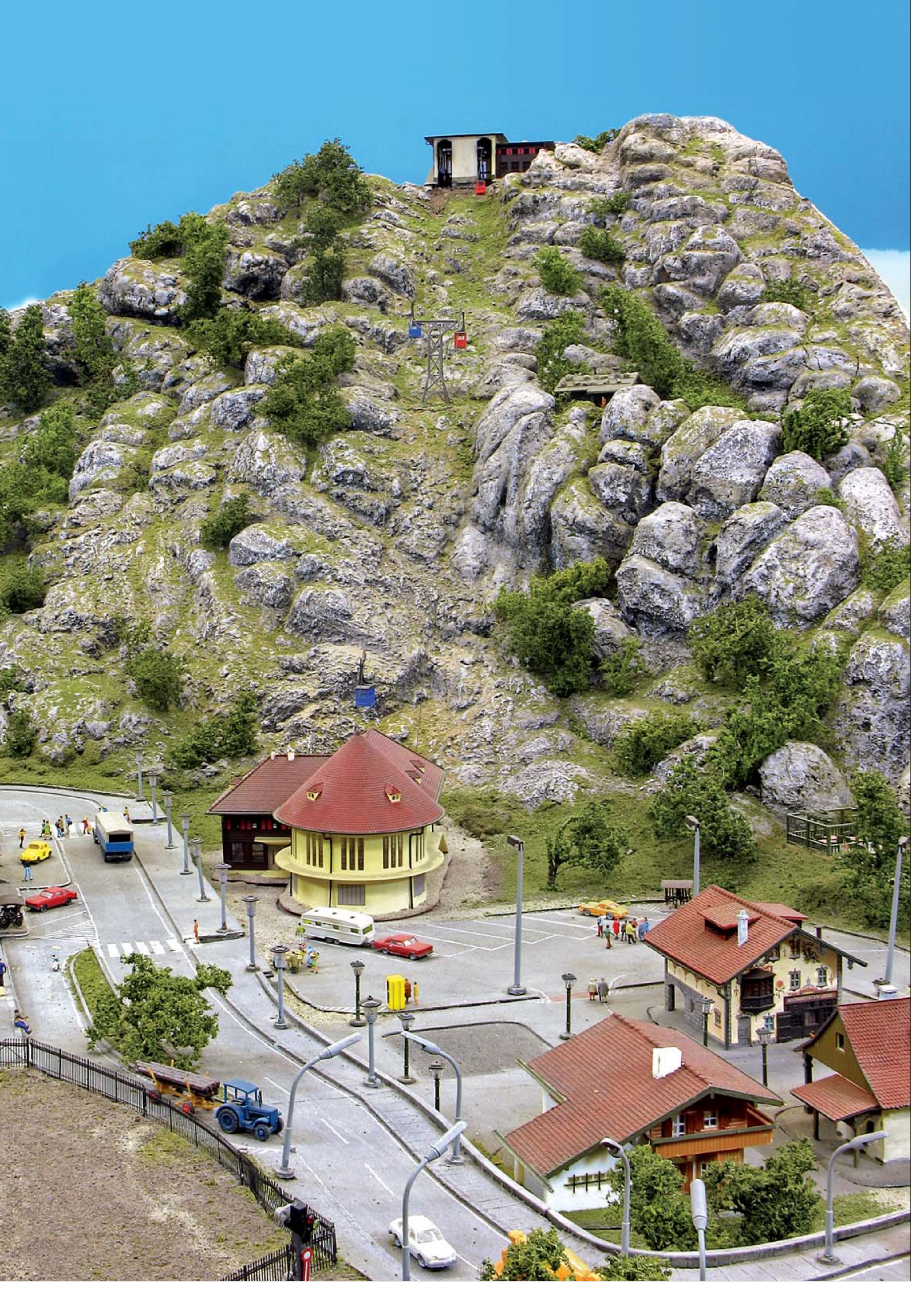

TITLIS
TITLIS

Linke Seite: Die Titlisbahn führt von Engelberg, einem beschaulichen Kurort in der Schweiz, auf den gleichnamigen Berg. 45 Minuten dauert die Fahrt mit den weltweit ersten drehbaren Seilgondeln. So kann das Panorama voll genossen werden.



Rechts: Die filigrane Seilstütze nahe der Bergstation auf dem Gipfel des Titlis neigt sich leicht gegen den Druck der Seile.

Unten: An der Talstation erfreut eine Kapelle die Gäste der nächsten Fahrt mit Blasmusik.





Die Standseilbahn entspricht dem berühmten Vorbild in Stuttgart/Waldfriedhof. Oben hat der Wagen fast die Bergstation erreicht.

Rechts: Systembedingt erreicht im gleichen Augenblick der andere Wagen die Talstation. Das Gewicht beider Wagen gleicht sich fast vollständig aus, sodass der Antrieb lediglich die Reibung überwinden muss.

Links: An den Kanzeln eindeutig erkennbar ist die Kanzelwandbahn. Das Vorbild steht im Kleinwalsertal. Brawa hat diese Bahn in den Baugrößen H0 und N im Angebot.

In bunter Lackierung präsentiert sich die Kanzel der Nebelhornbahn. Das Vorbild wurde schon zwischen 1928 und 1930 errichtet. Der erste Abschnitt führt von der Talstation am Rande Oberstdorfs bis zur Station Seealpe. Der zweite Abschnitt reicht von Seealpe bis zur Bergstation Höfatsblick. Der letzte Teil führt hinauf bis zur Gipfelstation, die nach 948 Metern ohne Zwischenstütze erreicht wird.

Unten: Nicht nur die augenfälligen Seilbahnen sind auf den Dioramen zu entdecken. Bei genauerem Betrachten sind hier und da auch noch kleine Figurengruppen zu entdecken. Passend zur alpinen Umgebung gehen Kletterer ihrem Hobby nach und Alphornbläser nutzen das Echo der Berge für ihren unverwechselbaren Klang.



